CER SENIN

Revista Forţelor Aeriene Române

Nr. 4-5 (99-100) ◆ 2008

www.roaf.ro/ro/cersenin

20 iulie

ZIUA AVIAȚIEI ROMÂNE
ȘI A FORȚELOR AERIENE

PER ASPERA AD ASTRA

CONSILIUL EDITORIAL AL REVISTEI "CER SENIN"

Președinte
general-maior Ion Ștefan
e-mail: istefan@roaf.ro

Membri
general-maior CÂRNU FĂNICĂ
e-mail: fcarnu@roaf.ro
general de flotilă aeriană VIRGIL RISTEA
e-mail: vristea@roaf.ro

Redacţia

Redactor-şef:
căpitan-comandor ŞTEFAN POPA;
e-mail: pstefan@yahoo.com

Secretar de redacţie:
căpitan MIRCEA BARAC;
e-mail: mircea_barac@yahoo.com

Redactori:
plutonier major SORIN SĂFTOIU;
jurnalistul@gmail.com
DUMITRU BERBUNSCHI;
e-mail: dberbunschi@yahoo.com

Procesare texte:
LEANA TUDORAN;
e-mail: leni_tudoran@yahoo.com

Corectură:
ANDREIA LUNGU;
e-mail: andreia_lungu@yahoo.com

Tehnoredactare:
LUCIAN TEODORESCU;
e-mail: teodorescu_lucian@yahoo.com

Fotoreporter:
ADRIAN SULTĂNOIU
e-mail: adiuss2000@yahoo.com

Traducere texte:
GABRIELA GROZA

SUMAR

MISIUNI NATO – pag. 6-11

AGENDĂ – pag. 12-19

MISIUNE ÎNDEPLINITĂ – pag. 20-21

ANIVERSĂRI – pag. 22-23

INTERVIU – pag. 24-25

REPORTAJ – pag. 26-27

INSTRUCŢIE – pag. 28-29

ÎNVĂŢĂMÂNT – pag. 30-31

REPERE ALE AERONAUTICII ROMÂNE – pag. 32-35

FORŢELE AERIENE ÎN LUME – pag. 36-37

INSTRUCŢIE – pag. 38-41

MISIUNI AERONAVALE – pag. 42-43

PILOŢI ROMÂNI PE CERUL ITALIEI – pag. 44-45

MISIUNI PE MERIDIANELE GLOBULUI – pag. 46-51

PELERINAJ SPIRITUAL – pag. 54-55

IN MEMORIAM – pag. 56-57

REMEMBER – pag. 58-61

CONTEMPORAN – pag. 62-63

TEHNICĂ – pag. 64-65

FILE DE ISTORIE – pag. 66-67

MOZAIC – pag. 68-69

COPYRIGHT:
Este autorizată orice reproducere, cu condiţia specificării sursei.

NORME DE COLABORARE:
Cititorii pot trimite pe adresa redacţiei texte şi fotografii care se încadrează în tematica revistei.
Manuscrisele nu se înapoiază.
Răspunderea juridică pentru conţinutul articolelor aparţine în exclusivitate autorilor, conform art. 206 CP.

Responsabilitatea privind tehnoredactarea şi corectura revine în totalitate redacţiei revistei

Şoseaua Bucureşti-Ploieşti, km. 10,5,
sector 1, Bucureşti
Telefon/Fax: **021/318.54.66**
E-m@il: **cersenin@roaf.ro**
ISSN 1582-6317. B 916.08;
C 3146.18

Tipărit la
Centrul Tehnic-Editorial al Armatei
sub comanda nr. 4746/2008

MESAJUL ŞEFULUI STATULUI MAJOR AL FORŢELOR AERIENE CU PRILEJUL SĂRBĂTORIRII ZILEI FORŢELOR AERIENE

General-locotenent Constantin CROITORU

Tradiţie – Profesionalism – Continuitate

20 iulie – zi de mare însemnătate pentru tradiţia militară, patriotică şi spirituală a Forţelor Aeriene Române şi cea a aeronauticii naţionale – reprezintă, în conştiinţa celor care slujesc cu credinţă şi devotament aripile patriei, un reper de suflet, pentru faptul că, în această zi sărbătorim, o dată cu praznicul Sfântului Mare Prooroc Ilie Tesviteanul, patronul şi ocrotitorul temerarilor zborului, Ziua Aviaţiei Române şi a Forţelor Aeriene.

În aceste momente de înaltă trăire sărbătorească şi spirituală, întregul personal al Forţelor Aeriene îşi îndreaptă gândurile şi sentimentele de mulţumire şi recunoştinţă spre iluştrii înaintaşi – Vuia, Vlaicu, Coandă, Oberth, Bungescu, spre toţi aceia care, fără a-şi precupeţi sângele şi viaţa, s-au jertfit pentru ţară, pentru gloria aeronauticii naţionale şi mondiale.

Moştenitori şi, totodată, continuatori ai unor frumoase tradiţii, toţi cei care astăzi fac parte din minunata familie a Forţelor Aeriene Române – aviatori, artilerişti şi rachetişti sol-aer, radiolocatorişti, genişti şi transmisionişti – sunt animaţi de acelaşi profesionalism ireproşabil obţinut prin muncă asiduă, tenacitate, creativitate şi responsabilitate sporită în tot ceea ce întreprind şi, nu în ultimul rând, îşi onorează cu cinste încrederea pe care le-o acordă partenerii din Alianţa Nord-Atlantică.

Forţele Aeriene Române se prezintă la acest ceas aniversar cu performanţe notabile în procesul instruirii şi al interoperabilităţii şi cu rezultate de excepţie la exerciţiile naţionale şi multinaţionale, precum şi în misiunile interne şi externe executate în comun cu categorii de forţe similare din NATO.

Misiunile de transport aerian în folosul contingentelor naţionale dislocate în teatre de operaţii din Irak şi Afganistan, succesul misiunii de Poliţie Aeriană în spaţiul Ţărilor Baltice (Lituania, Estonia şi Letonia), sub comandă NATO, precum şi aprecierile comandanţilor forţelor multinaţionale privind profesionalismul aviatorilor militari români atestă rigoarea, seriozitatea şi competenţa instruirii dumneavoastră.

Contribuţia Forţelor Aeriene Române la sporirea prestigiului Armatei şi României în lume, prin participarea la misiuni sub egida NATO şi UE, reprezintă o dovadă incontestabilă a rolului important pe care îl avem în îndeplinirea sarcinilor asumate de România în cadrul misiunilor ce îi revin în calitate de membru al Alianţei Nord-Atlantice. Acest lucru onorează, însă obligă şi, totodată, pretinde eforturi deosebite din partea noastră, a tuturor, pentru a fi şi a rămâne întotdeauna la înălţime. Prin loialitatea dumneavoastră faţă de categoria de forţe armate, din care cu cinste şi onoare faceţi parte, prin devotamentul şi spiritul de sacrificiu manifestate în toate situaţiile, prin noblеţea şi generozitatea dovedite în ajutorarea semenilor în situaţii de calamităţi, prin abnegaţia cu care slujiţi interesele României, v-aţi atras, binemeritat, respectul, preţuirea şi încrederea cetăţenilor.

În această zi de sărbătoare vă adresez cele mai sincere felicitări şi urări de bine, prosperitate şi succese depline în nobila misiune încredinţată de Patrie.

Bunul Dumnezeu şi Sfântul Mare Prooroc Ilie Tesviteanul să vă binecuvânteze şi să vă ocrotească!

La Mulţi Ani!

3500 î.Ch.
Regele Etna al Babiloniei este înfăţişat pe o monedă, zburând pe spatele unui vultur.

2500 î.Ch.
Auca, unul dintre întemeietorii imperiului incaş, "avea aripi şi putea zbura".

1000 î.Ch.
Chinezii au inventat zmee pentru cercetarea câmpului de luptă.

SFÂNTUL MARE PROOROC ILIE TESVITEANUL – ocrotitorul şi patronul spiritual al Forţelor Aeriene –

Una dintre cele mai importante figuri ale Vechiului Testament – Sfântul Ilie, a trăit în urmă cu peste 2.800 de ani. Numele său simbolizează, în limba vechilor evrei, râvna pentru Dumnezeu, care avea să-l mistuie toată viaţa. Era extrem de intransigent. A trăit şi profeţit în sărăcie şi curăţie, fiind considerat un înger întrupat în carne, având puterea să deschidă şi să închidă cerurile.

Sfântul Ilie este singurul prooroc din Vechiul Testament pe care îl întâlnim la cele trei mari religii monoteiste ale lumii: iudaism, creştinism şi islamism.

Zborul a încetat să mai fie privit ca o minune cu doar 100 de ani în urmă, pentru ca acum, la începutul mileniului al treilea, să devină un fapt cotidian. Este lesne de înţeles că atunci când s-a pus problema reînnodării tradiţiei anului 1913, piloţii, temerarii văzduhului, şi-au ales ca ocrotitor şi patron spiritual pe Sfântul Mare Prooroc Ilie Tesviteanul şi, din anul 2004, a devenit sărbătoarea Zilei Aviaţiei Române şi a Forţelor Aeriene, la 20 iulie.

Evreii cred despre el că nu a murit, că a fost luat la cer şi se va întoarce într-o zi pe pământ să restaureze triburile lui Israel. Unii evrei cred că Iisus Hristos a fost chiar Ilie revenit pe pământ.

Plecarea cu trupul la cer a Sfântului Ilie prefigurează, din punct de vedere al simbolisticii teologice, Înălţarea la Cer a Domnului Iisus Hristos.

Venerarea Sfântului Ilie datează din vremurile apostolice, dar sărbătorirea sa în calendarul ortodox datează din secolul al IV-lea. E considerat şi profet între profeţi, fiind privit ca un alt antemergător al Domnului Iisus Hristos.

La sfârşitul misiunii lui Ilie pe pământ, Dumnezeu l-a luat la El cu trupul său pământesc printr-o minune. A trimis un car cu cai de foc care l-au ridicat pe Ilie, în vârtej de foc, la cer.

Înainte de a doua venire a lui Iisus Hristos să judece oamenii, Ilie va reveni cu trupul pe pământ, continuându-şi misiunea de mântuire. Până atunci, el veghează, alături de Dumnezeu, la tot ce ţine de cer şi fenomenele văzduhului.

Iată de ce slujitorii Forţelor Aeriene Române şi l-au ales ca patron spiritual şi îl roagă să le fie pururea ocrotitor.

Orice vis are tendinţa de a se transforma în realitate. Zborul a fost unul dintre cele mai arzătoare şi îndrăzneţe visuri pe care le-a avut omul, încă de la începuturile sale. Această năzuinţă a omului de a se avânta spre înalt, spre necunoscut, şi-a găsit, de-a lungul existenţei omenirii, o vie reflectare în mituri şi legende. Cel mai reprezentativ rămâne, totuşi, acela al lui Icar, simbol al eroismului şi jertfelor omului pentru înfăptuirea zborului.

Astăzi, acest simbol este recunoscut în pilot, în *"cel ales"* dintre miile de oameni care s-au predat zborului, născut al văzduhului, căruia Providenţa i-a hărăzit *"aripi de vultur"* pentru a săvârşi cel mai tainic şi mistic ritual: liturghia cerului. Zburătorul este cel care cuprinde lumea din priviri şi o *"alintă"* la pieptul lui, este cel care simte infinitul universului, care vede frumuseţea şi slava dumnezeirii, care simte sărutarea pistei ca pe un liman de linişte şi fericire. El, omul acesta care se prinde în horă cu norii care-l însoţesc, care stă la masa rotundă a cavalerilor aerului şi soarbe din pocalul nemuririi când soarta i-l întinde, care simte şi trăieşte clipele veşniciei,

Editorial

ZBORUL – MIT, VIS, REALITATE

nu-şi cunoaşte măreţia. El, pilotul, nu moare niciodată, el lasă în urmă amintirea trăirilor din necuprinsul cerului…

Zborul e cel mai îndepărtat vis al omului, e artă şi poezie, simfonie şi armonie, taină şi mister, frumuseţe nemărginită. Zborul înseamnă să mergi cu toată fiinţa într-o singură direcţie, să ai un singur scop, fără mustrări şi fără regrete, e lupta omului cu destinul, e viaţă şi speranţă. Zborul confirmă puterea omului de a-şi depăşi condiţia, de a transforma visul în realitate.

Cer senin! Este urarea aviatorilor de cale liberă, un simbol al încrederii, al armoniei universului, al luminii – pecetea piloţilor.

"Cer senin" înseamnă clipa unirii tainice a omului cu universul prin ritualul zborului, cugetul jertfelnic, acea dispoziţie de a suferi, de a te izbi de dor şi de a auzi ecoul lui, de a asculta mesajul angelic al ritualului, de a te afunda în imensitatea oceanului luminii, iubirii şi speranţelor.

"Cer senin" simbolizează candela aprinsă a zborului lăuntric, care produce înlăuntrul fiinţei acea palpitaţie a iubirii, a fericirii şi a înălţimii, dar şi a aşteptării tainice, ascunse în perdeaua incertitudinilor şi speranţelor.

"Cer senin" înseamnă chemarea cerului, vocaţia perfecţiunii, demersuri iniţiatice şi, nu în ultimul rând, libertate, pentru că numai în măsura în care omul este liber poate zbura.

Priveşte spre cer şi vezi! "Cer senin" nu este altceva decât un strigăt după lumină, e armonia cerului cu restul lumii, e simfonia muzicii eterne, o stare de spirit, putere şi slăbiciune în acelaşi timp, trăirea clipei veşniciei.

CER SENIN! şi ***LA MULŢI ANI!***

Căpitan-comandor
Ştefan POPA ■

Germanul **Ferdinand Giraf von Zeppelin** a zburat primul dirijabil având o structură metalică considerabilă.

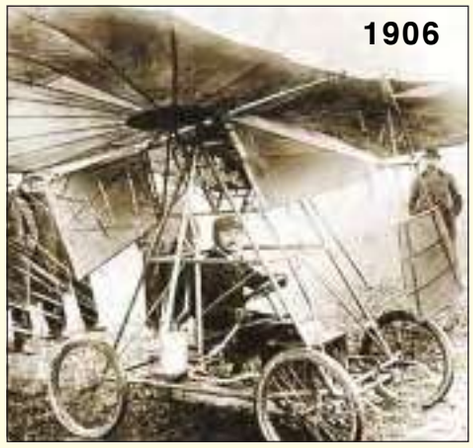
Americanul **Wilbur Wright** a zburat primul avion cu motor din istoria aviaţiei mondiale, la Kitty Hawk, în Carolina de Nord. **Orville Wright** a pilotat acelaşi avion, la numai câteva zile după demersul temerar al fratelui său.

Căpitanul american **Thomas Baldwin** a realizat primul zbor în circuit, la bordul unui balon navigabil, în Oakland, California.

Inginerul român Traian Vuia a fost primul pilot care a zburat un avion monoplan cu motor, în Franţa, la Montesson.

Brazilianul **Alberto Santos Dumont** a realizat primul record înregistrat oficial.

Traian Vuia (România)



În februarie 1903, Traian Vuia a publicat lucrarea "Proiect de aeroplan automobil". Studiile sale propuneau un aparat de zbor monoplan, înzestrat cu un motor care să dezvolte o forţă de propulsie capabilă să asigure decolarea autonomă.

La 18 martie 1906, avionul **"Vuia 1",** pilotat de inventatorul român, a parcurs, în zbor, o distanţă de 12 metri.

A fost primul zbor din istoria aviaţiei cu un aparat mai greu decât aerul, care s-a desprins de la pământ datorită exclusiv forţei motorului său şi care folosea, în premieră mondială, un tren de aterizare prevăzut cu amortizoare şi roţi cu pneuri.

Francezul **Paul Cornu** a zburat primul elicopter din istoria aviaţiei mondiale. Aparatul său, propulsat de un motor Antoinette (24 C.P.), s-a ridicat la 1,3 metri deasupra solului.

Francezul **Louis Blériot** a realizat prima traversare, la bordul unui avion, a Canalului Mânecii.

A fost organizat primul concurs aerian internaţional, la Reims, în Franţa.

Aurel Vlaicu a zburat, la 17 iunie, primul avion construit în România.

Thérèse Peltier, de origine franceză, a fost prima femeie care a pilotat singură un avion.

Americanul **Glenn Curtiss** a realizat primul zbor înregistrat oficial pe o distanţă mai mare de o milă.

Baroana de Laroche, de origine franceză, a fost prima femeie care a obţinut licenţă de zbor.

Americanul **Charles Hamilton** a realizat, în premieră mondială, un zbor de noapte.

Henri Coandă a prezentat, la Salonul Aeronautic de la Paris, primul avion cu propulsie reactivă din lume.

Traian Vuia
(1872-1950)

Aurel Vlaicu
(1882-1913)

Henri Coandă
(1886-1972)

OPERAȚIUNEA ALTHEA

Bosnia – Herţegovina

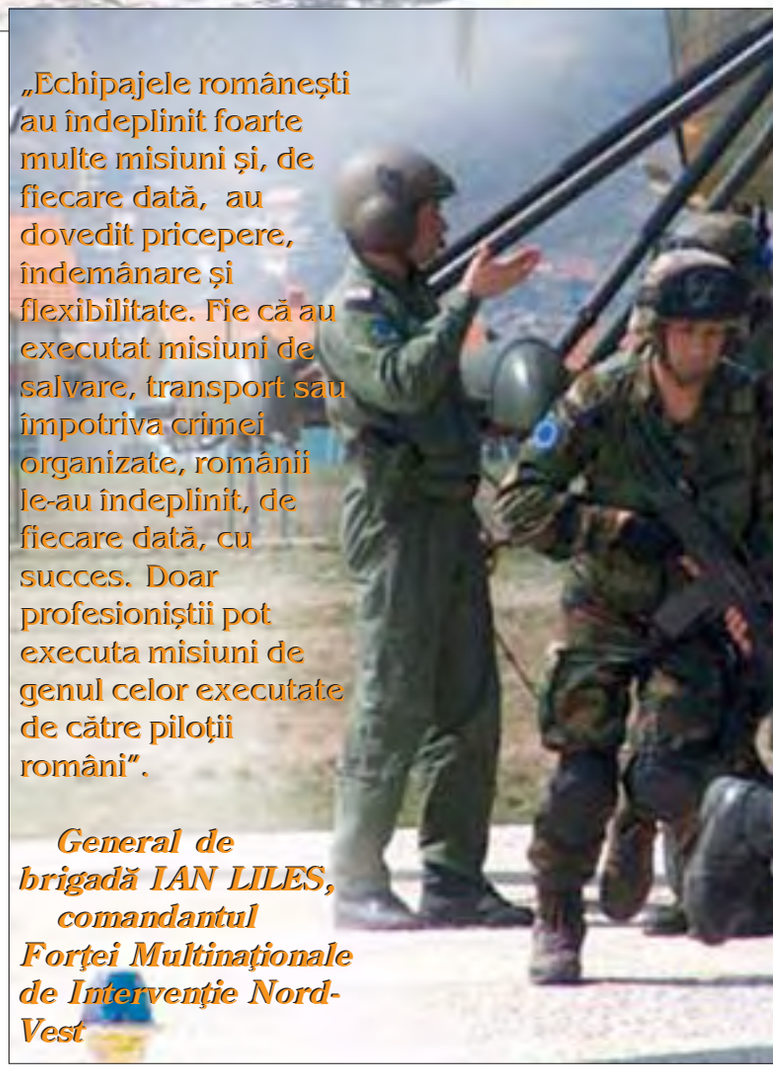
În cursul anului 2005, Forțele Aeriene Române, prin detașamentele „ALPHA” și apoi „BRAVO”, au acționat într-un teatru de acțiuni militare neconvenționale, deasupra unui teritoriu pe care mai multe etnii își consumau tensiunile interne, generând pericole potențiale, cel mai adesea nu foarte clar precizate. Țara, măcinată de luptă, poartă și acum semnele războiului peste tot: în infrastructură, asupra mediului și între oameni.

În aceste condiții, menținerea siguranței și stabilității a însemnat misiunea de căpătâi a forțelor EUFOR sub egida Uniunii Europene, aflate în Bosnia și Herțegovina. Elicopterele IAR-330 Puma SOCAT, din Baza 90 Transport Aerian Otopeni, au reprezentat, pe toată perioada anului 2005, semnul credibilității operației „Althea” – prima misiune în teatrul de operații a Forțelor Aeriene Române după cel de al Doilea Război Mondial. Patru aeronave și oamenii lor. Toate și toți sub numele și însemnele României, pe acel petic de „pământ românesc” cât posturile de pilotaj și podeaua elicopterului. Cât o respirație. Cât un zbor.

Detașamentul “ALPHA”

Operația „ALTHEA” a reprezentat o confirmare a performanțelor individuale și de echipă, cuantificate în peste 1.200 de ore de zbor, peste 600 de misiuni, participări active la închegarea unor scheme relaționale cu populația civilă din zonă, prin aplicarea corectă a conceptului de „peace keeping”, elaborarea unor strategii privind interoperabilitatea cu structurile similare și, nu în ultimul rând, examinarea capacităților de asigurare cu suport logistic.

Cunoștințele acumulate, experiența „live” căpătată în etapele desfășurării diferitelor misiuni din zona de operații, dezvoltarea capacităților de comunicare în limba engleză și, în special, relațiile socioumane create pe parcursul dislocării au făcut din prima misiune executată de către aviatorii militari români în afara granițelor țării, de la sfârșitul celui de al Doilea Război Mondial, un real succes.



„Echipajele românești au îndeplinit foarte multe misiuni și, de fiecare dată, au dovedit pricepere, îndemânare și flexibilitate. Fie că au executat misiuni de salvare, transport sau împotriva crimei organizate, românii le-au îndeplinit, de fiecare dată, cu succes. Doar profesioniștii pot executa misiuni de genul celor executate de către piloții români”.

General de brigadă IAN LILES, comandantul Forţei Multinaţionale de Intervenţie Nord-Vest

For about a year, the Romanian Air Forces, by the "ALPHA" and then "BRAVO" teams, have operated in a theatre of unconventional military operations, over a teritory where several nations consume their internal conflicts, generating potential dangers, often not cleary defined. The country, worn out by stuggles,, still carries everywhere the scars of war: in the infrastructure, environment and amond the people.

Under these circumstances, keeping safety and stability represented the most important mission of the EUFOR forces under the aegis of the European Union, in Bosnia-Hertegovina. The IAR-330 Puma SOCAT helicopers from 90 Otopeni Air Base have stood for the credibility of the "Althea" operation over the year 2005, this being the first mission in the theatre of operations of the Romanian Air Forces after World War Two. Four aircrafts and their crew. All under the name and insignia of Romania, on that "Romanian stripe of land" as large as the helicoper floor. As large as a breath. As large as a flight.

Detaşamentul "BRAVO"

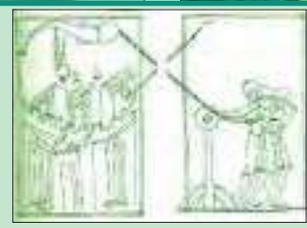
The "ALTHEA" operation meant a confirmation of the individual and team performances, resulting in 1200 flight hours, over 600 missions, active part in relating to the civilian population in the area by suitably putting to action the "peace keeping" concept, elaborating certain strategies regarding iteroperability with similar structures and, examining the logistic support capabilities.

The knowledge gathered, the "live" experience during the steps of unfolding different missions in the theatre of operations, the development of the capability to communicate in English and most of all the social relationships created during the deployment, have made a real success of the first mission performed abroad by Romanian military pilots, since the end of World War Two.

"The romanian teams have performed many actions and, each time, they proved their ability, skill and flexibility. The Romanians have carried out successfully rescue and transport missions or assignments against organized crime. Only professionals can perform missions of the kind carried out by the romanian pilots".

Brigadier General
IAN LILES,
Commander of the North-West Multinational Force

1010
Oliver Malmesbury, călugăr benedectin, a fost primul om care a zburat cu ajutorul aripilor. El a sărit din turnul abaţiei Malmesbury (Franţa) şi a planat 50 de metri, înainte de a cădea, rupându-şi picioarele.



1300
Marco Polo a consemnat zborul unor oameni cu ajutorul zmeelor, în China.

1500
Leonardo da Vinci a proiectat prima maşinărie de zbor, folosind drept model aripile păsărilor.

KAIA – 2006: România, Națiune Conducătoare

În cursul anului 2006, România, urmând Greciei, începând cu luna aprilie, a preluat conducerea Aeroportului Internațional Kabul, din Afganistan, în calitate de LEAD NATION (națiune conducătoare).

Timp de patru luni, militarii români au asigurat conducerea aeroportului, coordonarea operațiilor aeriene zilnice, analiza și prognoza condițiilor meteorologice pentru asigurarea securității zborurilor, aprovizionarea, menținerea și îmbunătățirea comunicațiilor, asigurarea sprijinului logistic al operațiilor de procesare cargo și pasageri de pe aeroport.

"Misiunea detașamentului românesc dislocat pe Aeroportul Internațional Kabul, din Afganistan, a fost de a permite executarea Comenzii și Controlului KAIA (Kabul International Airport Afganistan), activ și eficient, furnizând coordonarea sprijinului de comandament și logistic în toate aspectele sale, ale politicii și perfecționării activităților managementului aeroportuar.

Obiectivele principale ale misiunii au fost concentrate pe următoarele aspecte:

– asigurarea Comenzii și Controlului, pentru a îndeplini cerințele conducerii operațiilor aeriene;

– eficientizarea și maximizarea utilizării conducerii operaționale;

– aplicarea metodelor manageriale cu impact pozitiv asupra capacității de a înfrunta sarcini dificile și misiuni intense;

– respectarea și aplicarea Procedurilor Standard și Locale de Operare;

– asigurarea sustenabilității, conform planului KAIA, până în 2007;

– coordonarea planului de achiziții pe termen mediu."

Romania, following Grece, starting with April 2006 has taken over the management of Kabul International Airport in Afghanistan, as LEAD NATION.

For four months the romanian military ensures the leading of the airport, the coordination of daily air operations, the analysis and prognosis of meteorological conditions in order to provide flight safety, supply, keeping logistic suport of cargo and passanger process operations on the airport.

"The mission of the Romanian team deployed on Kabul International Airport in Afghanistan is to permit the active and efficient achievement of KAIA Command and Control, coordonating the command and logistic support in all aspects, political and airfield management activity improvement.

The main objectives of the mission are focused on the following aspects:

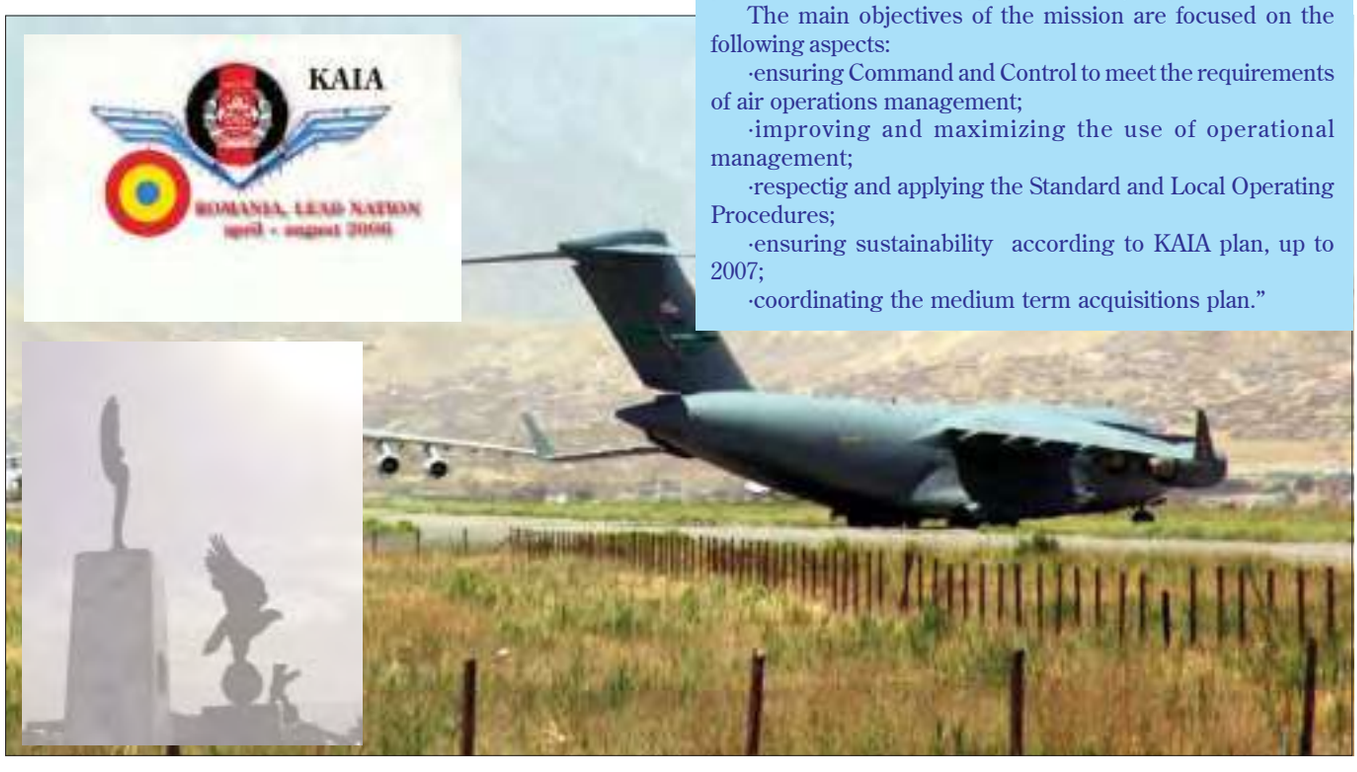
·ensuring Command and Control to meet the requirements of air operations management;

·improving and maximizing the use of operational management;

·respectig and applying the Standard and Local Operating Procedures;

·ensuring sustainability according to KAIA plan, up to 2007;

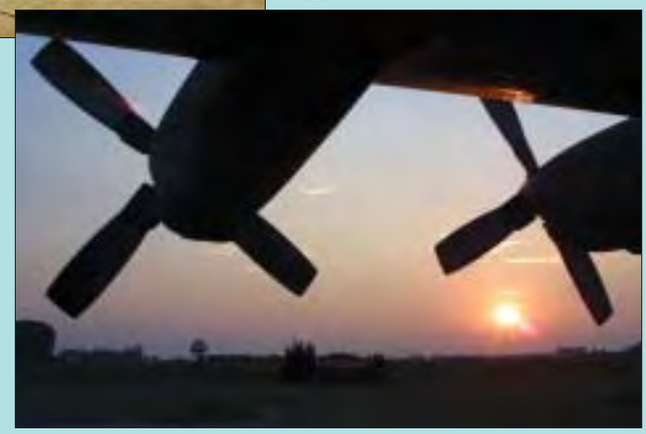
·coordinating the medium term acquisitions plan."



TRANSPORTUL AERIAN ÎN TEATRELE DE OPERAŢII

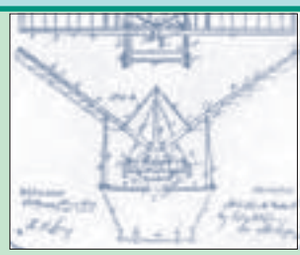
Grupul de Transport Aerian are în dotare aeronave de tipul C-130 Hercules, AN-26 și AN-30.

Până în prezent, aeronavele C-130B românești au efectuat peste 15.000 de ore de zbor în misiuni de transport de persoane, transport de tehnică militară și materiale, lansare de parașutiști, zboruri de antrenament și misiuni umanitare, în țară și în teatrele de operații din Irak și Afganistan.

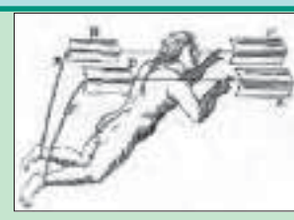


Baza 90 Transport Aerian a devenit, în ultimii ani, o unitate de referință pentru aviația militară a României, atât datorită numărului mare al misiunilor executate, dar, mai ales, prin eficiența cu care aceste misiuni au fost îndeplinite. Indiferent dacă au acționat în teatre de operații sau au răspuns solicitărilor umanitare pentru transportul unor oameni aflați în suferință, a căror viață depindea de un transport rapid între spitale, profesioniștii aviației militare de transport și-au făcut întotdeauna datoria cu pasiune și profesionalism, chiar dacă acest lucru a presupus sacrificii personale foarte mari din partea echipajelor.

Air transportation of troops and materials has become, given the conflict economics in recent history, of the utmost importance in support of in-theater deployed detachments. As far as our country is concerned, it is the 90th Airlift Base's main and permanent responsibility to accomplish both air transportation missions in national contingents' behalf deployed in Iraq and Afghanistan, and also other missions within the national airspace and abroad. These missions are mainly assigned to 901st Squadron which operates C-130 Hercules aircraft but depending on the theatre of operation characteristics the 902nd Squadron is also assigned to carry out tasks with its AN-26 aircraft.



1536
Denis Bolar (Franța) a încercat să zboare folosind un mecanism cu aripi batante. Nu a supraviețuit tentativei.



1678
Un lăcătuș din Franța, pe nume **Besnier**, a încercat să zboare cu niște aripi construite după modelul piciorului de rață. Din fericire, a supraviețuit tentativei.

1709
Preotul **Bartolomeu Laurenço de Gusmao** a prezentat regelui John al V-lea un model de balon cu aer cald.

BALTICA 2007

Având în vedere scopul și misiunile Alianței Nord-Atlantice, România, în calitate de membru NATO cu drepturi depline, și-a exprimat disponibilitatea de a asigura forțele și mijloacele necesare executării Serviciului Poliție Aeriană în spațiul aerian al Țărilor Baltice. Ca o recunoaștere a nivelului de pregătire în acest domeniu, NATO a acceptat propunerea României și, pentru o perioadă de trei luni, în a doua jumătate a anului 2007, Poliția Aeriană în Lituania, Estonia și Letonia a fost asigurată de patru aeronave MiG-21 LanceR, aparținând Forțelor Aeriene Române.

Această misiune a constat în apărarea integrității spațiului aerian al Țărilor Baltice pe timp de pace, timp de 24 de ore din 24, cu aeronave în măsură să decoleze și să acționeze în cazul în care o aeronavă ar fi încălcat, din eroare sau cu intenție, regimul de zbor în spațiul aerian al Țărilor Baltice.

Forțele care au executat Serviciul Poliție Aeriană în Țările Baltice s-au aflat sub comanda și controlul tactic al Centrului Multinațional de Operații Aeriene (Combined Air Operations Centre – CAOC) de la UEDEM, Germania. Comandantul detașamentului aerian s-a aflat în relații de colaborare cu comandanții lituanieni de la bazele Siauliai și Karmelava. Pentru executarea misiunii de Poliție Aeriană, personalul detașamentului a fost organizat în trei ture, fiecare tură fiind formată din doi piloți, opt tehnicieni, un ofițer la Centrul de Operații și un ofițer meteorolog. Comanda operațională a fost exercitată, pe întreaga perioadă de desfășurare a misiunii BALTICA 07, de către Comandamentul Operațional Aerian Principal al Forțelor Aeriene ale României. În timpul desfășurării misiunii, două aeronave au fost gata de zbor în orice clipă, iar celelalte două s-au aflat în rezervă. Toate cele patru avioane MiG-21 LanceR au fost înarmate și pregătite pentru executarea misiunilor specifice. Piloții români au trebuit să execute minimum opt zboruri pe săptămână, în conformitate cu ordinele primite de la SHAPE, cu două avioane, ceea ce a determinat antrenamentul forțelor dislocabile și al controlorilor de la CRC Karmelava.

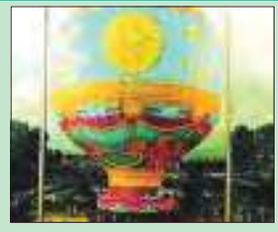
Briefing înaintea misiunii

Considering North Atlantic Alliance's goals and tasks, Romania, in its capacity as a plenary NATO member, declared its availability to provide the necessary forces and assets for Air Policing within the Baltic States' airspace. As a sign of acknowledgement of its level of readiness, NATO accepted Romania's proposal and consequently four MiG-21 LanceR aircraft belonging to Romanian Air Forces provided Air Policing in Lithuania, Estonia and Latvia for three months in the second half of 2007.

Vizita unei şcoli din localitatea Siauliai

"Fiecare zi petrecută aici a însemnat, pentru fiecare dintre noi, o nouă experienţă. Principala noastră preocupare a fost, pe lângă îndeplinirea activităţilor şi a misiunilor zilnice, menţinerea tuturor relaţiilor la un nivel propus de către detaşamentele premergătoare. Noi am preluat misiunea de la detaşamentul francez şi cred că, dacă iniţial au fost reţineri, datorită MiG-urilor (prezenţa unei platforme de origine rusească în contextul unei misiuni organizate de NATO), am reuşit prin pregătirea noastră şi sprijiniţi de avionica şi sistemele de pe aeronave şi de armament să demonstrăm că putem să ne încadrăm la standardele solicitate", a fost opinia comandantului detaşamentului, **căpitan-comandorul Laurenţiu Chiriţă**, la finalul misiunii.

1783
Primul balon cu aer cald, construit de **fraţii Montgolfier,** s-a înălţat, la Paris, având la bord trei pasageri: un cocoş, o raţă şi o oaie.



1784
Joseph Montgolfier (Franţa) a transportat la bordul propriului balon şase pasageri.

1785
Jean Pierre Blanchard şi **John Jeffries** (Franţa) au realizat prima traversare a Canalului Mânecii, cu ajutorul unui balon cu hidrogen. Călătoria a durat două ore şi jumătate.

Vizita şefului Statului Major al Aeronauticii Militare Italiene în România

La începutul lunii iunie a.c. a avut loc vizita şefului Statului Major al Aeronauticii Militare Italiene, **generalul-locotenent Daniele Tei,** în România.

Activitatea a cuprins o serie de întâlniri şi discuţii ale delegaţiei italiene cu conducerea Statului Major General şi a Statului Major al Forţelor Aeriene. Totodată, agenda activităţii a inclus vizitarea bazei aeriene de la Câmpia Turzii şi a Comandamentului Operaţional Aerian Principal.

În cadrul întâlnirii cu directorul Statului Major General, au fost discutate aspecte cu caracter general, referitoare la procesele de restructurare a sistemelor militare şi impactul acestora asupra forţelor aeriene din cele două ţări. În acest context, a fost subliniată importanţa adoptării unui nou principiu în domeniul colaborării în cadrul NATO, cel al complementarităţii, prin care fiecare naţiune trebuie să aibă bine dezvoltate anumite capabilităţi, pe care să le împartă cu celelalte naţiuni, sau să contribuie la operaţiile multinaţionale. De asemenea, în cadrul întâlnirii au fost abordate aspecte legate de concepţia dotării cu aeronave şi echipamente, având în vedere faptul că ambele ţări se află în faza definirii cerinţelor şi strategiei de asigurare a platformelor de arme pentru următorii 20–30 de ani.

La sediul Statului Major al Forţelor Aeriene, delegaţiei oaspete i-au fost prezentate principalele aspecte referitoare la procesele de transformare şi modernizare a Forţelor Aeriene, eforturile de integrare în structurile euro-atlantice şi de atingere a unui nivel ridicat al interoperabilităţii. Delegaţia italiană s-a arătat interesată de perspectiva utilizării poligonului Capu Midia în cadrul unor viitoare exerciţii bilaterale. De asemenea, a fost analizată posibilitatea organizării unui program comun dedicat pregătirii piloţilor care să includă, în prima fază, vizite reciproce de documentare şi schimburi de experienţă. Ulterior, acest program ar putea include pregătirea în comun a piloţilor români, alături de cei italieni şi chiar francezi, pe avioane de antrenament avansat.

În cadrul vizitei efectuate la Baza 71 Aeriană, delegaţiei oaspete i-au fost prezentate principalele aspecte referitoare la poziţia geografică a bazei în raport cu alte aerodromuri şi poligoane din regiune, misiunile îndeplinite şi pregătirea personalului, cu accent pe aportul adus de această unitate la desfăşurarea misiunii „BALTICA'07" şi a Summitului NATO. De asemenea, în cadrul vizitei, a fost subliniat faptul că această bază aeriană este foarte utilă pentru desfăşurarea unor exerciţii bilaterale cu ţări membre NATO.

Totodată, în cadrul vizitei la Comandamentul Operaţional Aerian Principal, delegaţia italiană a fost informată asupra capabilităţilor operaţionale actuale, asigurate în principal prin Centrul de Raportare şi Control, structura definită în cadrul COAP pentru îndeplinirea misiunilor specifice în cadrul Sistemului Integrat NATO de Apărare Aeriană – NATINADS. Membrii delegaţiei italiene au apreciat în mod deosebit modul în care a fost gândit şi realizat sistemul de pregătire, antrenare şi evaluare a personalului.

Comandor Adrian CODI ■

Vizita şefului Statului Major al Forţelor Aeriene Suedeze în România

Şeful Statului Major al Forţelor Aeriene Suedeze, *generalul-maior Anders Silwer,* ***a efectuat în perioada 24–26.06.2008 o vizită în România, la invitaţia omologului său,*** *generalul-locotenent Constantin Croitoru.* ***În cadrul discuţiilor dintre cei doi oficiali au fost abordate diferite aspecte ale etapelor de pregătire şi operaţionalizare a structurilor Forţelor Aeriene, domeniile de reformă şi planurile de perspectivă. În programul vizitei au fost incluse deplasări la Baza 90 Transport Aerian şi Componenta Operaţională Aeriană, unde au fost prezentate principalele categorii de tehnică şi armament din dotare, precum şi principalele programe de modernizare în domeniile aviaţiei, apărării aeriene şi radiolocaţiei.***

O surpriză plăcută: IAR 823 mai zboară în Europa

Despre acest avion se ştia că mai zboară doar în Statele Unite, iar pe câteva dintre site-urile internetului pot fi găsite fotografii şi informaţii foarte interesante în legătură cu viaţa din ,,Lumea Nouă" a acestui aparat. Şi totuşi... vineri, 30 mai 2008, un grup de aviatori de la Aeroclubul Saint Etienne, vizitând Muzeul Aviaţiei, a făcut cadou bibliotecii acestei instituţii ultimul număr al revistei ,,Info-pilote". Pe copertă, o imagine familiară: avionul de şcoală faza I IAR 823, un mare succes al ingineriei aeronautice româneşti.

Articolul, care are şase pagini, conţine cuvinte frumoase despre tradiţiile aeronautice din România, dar şi despre acest aparat, caracterizat drept ,,auster, dar totuşi, plin de şarm (...). Este foarte performant, comenzile de zbor sunt aproape de perfecţiune ...". Este ultimul IAR 823 care mai zboară în Europa şi îi aparţine lui Jean-Luc Langeard, din Caen.

Sorin TURTURICĂ ■

În Ziua Înălţării Domnului,

Activităţi de comemorare a eroilor neamului

Locţiitorul şefului Statului Major al Forţelor Aeriene, **generalul-maior Ion Ştefan,** a participat, în data de 5 iunie a.c., alături de **ministrul apărării, Teodor Meleşcanu,** şi de şeful Statului Major General, **amiralul dr. Gheorghe Marin**, la activitatea de celebrare a *Zilei Eroilor*, desfăşurată la Mormântul Ostaşului Necunoscut.

La ceremonialul militar şi religios din Parcul Carol au mai fost prezenţi membri ai autorităţilor publice centrale, reprezentanţi ai categoriilor de forţe ale Armatei, precum şi ataşaţi militari, cadre militare în rezervă şi în retragere, veterani de război. Pe timpul manifestării, o formaţie de elicoptere IAR-330 SOCAT şi una de avioane MiG-21 LanceR, aparţinând Forţelor Aeriene Române, au survolat zona în semn de omagiu pentru eroii căzuţi la datorie.

Ceremonialuri de depuneri de coroane de flori s-au desfăşurat şi în alte locuri din Bucureşti, unde au participat reprezentanţi din conducerea Ministerului Apărării şi Statului Major General. Secretarul de stat Corneliu Dobriţoiu a depus o coroană de flori din partea Ministerului Apărării la Monumentul Eroilor Patriei din faţa Universităţii de Apărare, iar secretarul de stat Georgeta Elisabeta Ionescu a participat la activitatea de comemorare din Cimitirul Eroilor Revoluţiei. De asemenea, secretarul general adjunct Anton Merschi a depus o coroană de flori la Cimitirul Ghencea Militar, pentru eroii din Primul şi al Doilea Război Mondial.

Manifestări comemorative au fost organizate în toate garnizoanele din ţară, în teatrele de operaţii, cât şi la mormintele şi operele comemorative de război, cimitirele sau parcelele de onoare din afara graniţelor ţării unde şi-au pierdut viaţa şi sunt înmormântaţi militari români.

NOU COMANDANT LA BATALIONUL DE RADIOLOCAŢIE DIN INIMA ARDEALULUI

Miercuri, 30 aprilie a.c., la Baza 71 Aeriană din Câmpia Turzii, a avut loc ceremonia de învestire în funcţie a noului comandant al Batalionului de Radiolocaţie, în persoana **locotenent-colonelului Ilie-Marian Florea**.

Cu această ocazie, batalionul a fost redimensionat, prin captarea în structura sa a altor subunităţi de radiolocaţie din partea de vest a ţării.

La festivitate au participat **generalul-locotenent Constantin Croitoru**, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, **generalul de flotilă aeriană Ion Avram**, comandantul Bazei 71 Aeriană, comandanţii unităţilor militare din garnizoanele învecinate, invitaţi şi personalităţi politice ale municipiului Câmpia Turzii.

Născut la 4 aprilie 1966 în municipiul Craiova, judeţul Dolj, locotenent-colonelul Ilie-Marian Florea a început cariera militară încă de tânăr, în anul 1984, când a absolvit Liceul militar „Tudor Vladimirescu" din Craiova, apoi a urmat cursurile Şcolii Militare de Ofiţeri de Artilerie Antiaeriană şi Radiolocaţie „Leontin Sălăjan" din Braşov, pe care a absolvit-o în anul 1987. În anul 1999 a absolvit Academia de Înalte Studii Militare din Bucureşti.

Este specialist clasa I în arma radiolocaţie, iar de-a lungul carierei sale a ocupat mai multe funcţii, la diferite eşaloane, printre care şi aceea de comandant al fostului batalion de radiolocaţie de la Odorheiul Secuiesc.

Căpitan-comandor Ştefan POPA ■

1797
Andre Jacques Garnerin (Franţa) a fost primul paraşutist din istoria omenirii, sărind dintr-un balon aflat la o altitudine de 600 de metri.

1804
Sir George Cayley (Marea Britanie) a construit şi zburat primul model de planor din istoria aviaţiei mondiale.

1852
Henri Giffard (Franţa) a zburat primul dirijabil propulsat de un motor cu aburi.

Centrul Administrativ al Aerodromului Mihail Kogălniceanu

– moment aniversar –

Prezența aviației militare române la țărmul Mării Negre, de la escadrile de vânătoare la companii de radiolocație, a fost, întotdeauna, una de o intensitate și efervescență acută. Mai nou, datorită contextului politico-militar actual, relevat de integrarea în structurile Alianței Nord-Atlantice, activitatea și efortul depuse de militari au căpătat noi valențe.

Din această perspectivă își privesc munca și oamenii de la Centrul Administrativ al Aerodromului Mihail Kogălniceanu. Executarea misiunilor concomitent și la niveluri de expunere egale cu armata SUA, prezentă în zonă tocmai datorită contextului amintit, presiunea exercitată de faptul că reprezintă imaginea Forțelor Aeriene sunt elemente ce obligă la crearea unei atitudini de permanentă perfecționare.

Sărbătoarea lor – împlinirea unui an de muncă asiduuă, cunoaștere și apropiere între militari, probleme inadvertente și răsplată a succesului – a venit firesc. Data de 12 iulie a devenit, astfel, o nouă bornă în definirea lor ca militari, ca profesioniști.

"De altfel, eu aș dori să mulțumesc, cu această ocazie, întregului personal, în primul rând pentru faptul că au înțeles complexitatea misiunilor pe care le avem de executat, făcând astfel ca ziua de muncă să aibă, de cele mai multe ori, peste 20 de ore". Îndeplinirea cu succes a cerințelor unei operațiuni precum operațiunea Iraqi Freedom, pentru a numi numai una dintre misiunile duse la capăt, vine în sprijinul acestei afirmații", ne-a declarat **căpitan-comandorul Adrian Vasile**, comandantul unității.

Festivitatea, la care au fost prezenți numeroși militari în activitate, în rezervă sau retragere, precum și invitați din societatea civilă – de la companii ce execută relații de factură variată cu aviația militară română, la pasionați de aviație –, a avut momente emoționante în desfășurare, dar și o analiză rece, obiectivă a activității depuse și a variantelor de "atac" pentru perioada următoare.

Alocuțiunea șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, **generalul-locotenent Constantin Croitoru,** a însemnat o scurtă întoarcere în trecut, o prezentare a experienței de viață, dar și o actualizare a meritelor celor ce-și desfășoară activitatea la Centrul Administrativ al Aerodromului Mihail Kogălniceanu. "Nu pot avea decât cuvinte de laudă pentru colegii noștri de la Kogălniceanu, mai ales prin prisma faptului că ei se constituie într-o avangardă a reprezentării aviației militare române. Sunt încântat să văd că, asemeni tânărului locotenent Constantin Croitoru, care își începea cariera militară tot aici, la malul mării, ducând mai departe o experiență acumulată profesionist, și colegii noștrii se străduiesc să păstreze această linie. Poate ei nu știu, dar despre munca lor se vorbește mai mult decât apreciativ atât la București, cât și Bruxelles sau la Washington. De aceea, aș dori să ofer activitatea lor drept exemplu și pentru ceilalți camarazi din Forțele Aeriene și, încă o dată, să-i felicit și să le doresc continuitate pe aceleași considerente".

Sărbătoarea aviatorilor de la malul mării a consemnat și înmânarea de diplome, insigne, cadouri simbolice, prezențe variate la microfon, dar și un cocktail tematic, prilej de regăsire a camarazilor, de evaluare a capacităților actuale ale aviației militare române și suport de lansare a viitoarelor provocări.

Plutonier major
Sorin SĂFTOIU ■

Reorganizarea şi redimensionarea structurilor de conducere din Forțele Aeriene

Potrivit Deciziei Consiliului Suprem de Apărare a Ţării din 19.07.2007, structura de personal a Armatei României trebuie să se încadreze în limita de efective de 90.000, din care 75.000 de militari şi 15.000 de civili, în condiţiile redimensionării structurilor militare, precum şi ale reducerii numărului de ofiţeri cu grade superioare şi a personalului civil, până la data de 31.12.2008. Conform aceleiaşi hotărâri, Forţelor Aeriene Române le-au fost alocate un număr de 9.131 de funcţii de militari şi 1.629 de funcţii de civili.

În aceste condiţii, necesitatea reorganizării Statului Major al Forţelor Aeriene şi a Comandamentului Operaţional Aerian Principal a fost determinată de următoarele considerente: ◆ redimensionarea structurilor centrale şi de conducere, în sensul încadrării numărului de funcţii destinat acestora în cel mult 4,5 % din totalul efectivelor Armatei, conform Hotărârii Consiliului Suprem de Apărare a Ţării, până la 31.12.2008; ◆ armonizarea statelor de organizare cu misiunile şi domeniile de responsabilitate ale structurilor de conducere, conform Dispoziţiei Statului Major General şi Hotărârii Comitetului Şefilor Statelor Majore; ◆ realizarea corespondenţei ierarhice cu Statul Major General şi crearea de structuri similare ca responsabilităţi în cele trei categorii de forţe ale armatei.

În urma reorganizării şi redimensionării Statului Major al Forţelor Aeriene şi a Comandamentului Operaţional Aerian Principal, statul de organizare respectă cerinţele menţionate anterior şi aduce următoarele **elemente de noutate:** ◆ apariţia în compunerea Statului Major al Forţelor Aeriene a unui nou modul, Componenta Operaţională Aeriană, şi a unui nou serviciu, Structuri şi planificarea înzestrării, aflate în subordinea şefului resurselor; ◆ alocarea responsabilităţilor de analiză şi expertiză pentru unele funcţii de maiştri militari şi subofiţeri şi definirea acestora cu studii superioare; ◆ creşterea numărului de specialişti în toate domeniile care nu necesită specializare militară explicită şi reducerea corespunzătoare a funcţiilor de execuţie pentru personalul civil. De altfel, în viitor, se are în vedere creşterea în continuare a funcţiilor prevăzute cu studii superioare şi reducerea celor cu studii medii; ◆ determină resubordonarea batalioanelor de radiolocaţie (supraveghere aeriană) de la COAP la SMFA; ◆ înfiinţarea COA – Comandamentul Operaţional Aerian.

În elaborarea proiectului care a fost înaintat spre aprobare la Statul Major General, s-au avut în vedere următoarele proceduri: ◆ acoperirea tuturor responsabilităţilor care conduc la îndeplinirea misiunilor Forţelor Aeriene în etapa actuală; ◆ respectarea principiilor şi a normelor de definire a funcţiilor în ceea ce priveşte dimensionarea structurilor de tip compartiment, birou, secţie şi serviciu; ◆ respectarea principiilor şi normelor de definire a funcţiilor în ceea ce priveşte alocarea gradelor pentru funcţiile de ofiţer, maistru militar şi subofiţer; ◆ consultarea şi informarea permanentă a şefilor de module şi de servicii în ceea ce priveşte efectivele proiectate, denumirile structurilor, nivelul gradelor, specialităţile militare şi prevederile de studii ale fiecărei funcţii.

În proiectarea statului de organizare s-a plecat de la componenţa fostelor structuri, efective şi niveluri de funcţii din SMFA şi COAP. Concret, în urma redimensionării şi reorganizării celor două comandamente, a rezultat o reducere de 146 funcţii (108 ofiţeri, 7 maiştri militari şi subofiţeri şi 31 de civili).

Comandor
Liviu LUNGULESCU ■

C-130 HERCULES
o punte umanitară între România şi China

Ziua de 12 mai 2008 a însemnat, pentru foarte mulți chinezi, un dezastru. O palmă dată de natură peste obrazul viu al acestei planete: ziua cutremurului. Ziua în care sute de mii de oameni au plecat în stele, s-au trezit fără adăpost ori ...au rămas în urmă ca să-și poată jeli morții. Zguduitoare și de neoprit dramă a mileniului trei.

Răspunzând acelui impuls sincer de compasiune, dintr-un real și cald sentiment de solidaritate, Guvernul României a scos de la rezervele statului aproximativ 10 tone de materiale – corturi, echipamente specifice pentru montarea acestora, pături, medicamente și alte materiale de primă necesitate –, constituind un prim transport aerian de ajutoare destinate populației chineze rămase sub cerul liber după năprasnicul cutremur. Donația României a străbătut jumătate de glob ca să ajungă acolo unde gestul uman, pentru o civilizație, nu doar o țară, este înțeles cum rar se mai întâmplă sub soarele acestei planete.

Duminică, 1 iunie, echipajul condus de **căpitan-comandorul Viorel Pană** – comandantul escadrilei C-130 Hercules – punea în aplicare planul de zbor ce avea, după prima escală la Zahedan (Iran) și a doua la Kolkata (India), aterizarea la Chengdu (China). Trei tronsoane de zbor lungi de peste 7 ore, survolul uneia dintre cele mai fierbinți zone ale globului, unde cerințele și regulile statelor sunt dificil de pus cap la cap, spargerea furtunilor musonice, care fac din zbor un parcurs dificil, timpi foarte reduși pentru refacerea fizică a echipajului, formalități dificile într-un spațiu care nu operează nici măcar cu aceeași monedă, toate acestea s-au concentrat în unul dintre cele mai lungi zboruri săvârșite de piloții români cu C-130 Hercules.

„Misiunea China", purtând semnul de solidaritate românească până foarte departe spre soare-răsare, a însemnat o încercare. O misiune dintre cele care

Membrii echipajului care a efectuat misiunea umanitară

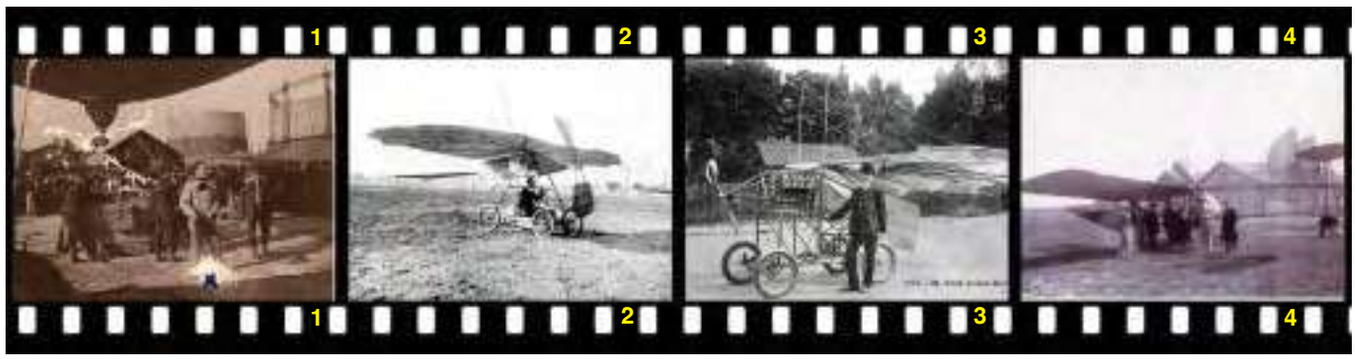
leagă meridiane umane din țesătura sufletului și care nu poate decât să împlinească gesturi umane, iscate natural și săvârșite cu sfințenie. „Dacă eu aș fi văzut China la televizor ori altfel decât să aterizez pe pământul ei, nu aș fi înțeles mare lucru și, probabil, nu aș fi crezut nimic. Dar așa, am fost în una dintre cele mai speciale misiuni executate vreodată. Acest popor știe să-și primească oaspeții. Cunoscându-i la ei acasă, am beneficiat de o atenție care m-a mișcat. Presa, oficialități ori pur și simplu oameni de rând sunt amabili, sincer receptivi, extrem de civilizați, dar mai ales calzi. Așa i-am simțit eu..." avea să-mi mărturisească **locotenent-comandorul Adrian Takacs** după misiune.

Peste 40 de ore de zbor pe traiectul Otopeni-Chengdu și retur, negrăite greutăți și atenție încordată, pornit în noaptea de duminică și aterizat în primele minute ale zilei de vineri, aproape totul gândit și executat contra cronometru și în pas de metronom, misiunea Hercules-ului românesc a însemnat un strop de istorie într-o realitate cutremurătoare. O punte. O legătură umană de dincolo de cuvinte. „Chinezii sunt oameni extraordinari. Chiar dacă nu a fost vreme de hoinărit, de umblat prin oraș, am avut bucuria ca oamenii pe care i-am întâlnit, să mă facă să-i admir" –, concluzionea **locotenent-comandorul Vasile Coman**, navigatorul de bord.

Comandor (r)
Dumitru BERBUNSCHI ■

Vizita ataşaţilor militari

La începutul lunii iulie a.c., la Statul Major al Forţelor Aeriene a avut loc o vizită de informare a ataşaţilor militari acreditaţi la Bucureşti. Pe timpul vizitei, conducerea Forţelor Aeriene a prezentat invitaţilor modul de organizare a categoriei noastre de forţe şi au fost discutate subiecte de actualitatte privind misiunile şi obiectivele Forţelor Aeriene Române.



Seminarul internaţional „UNIFIED ENGAGEMENT '08"

În perioada 05–08 mai 2008, s-a desfăşurat la Bucureşti, seminarul internaţional „Unified Engagement '08" cu participarea a 36 de persoane din 8 ţări: SUA şi România (ca organizatori/ţară gazdă), Bulgaria, Polonia, Suedia, Turcia Ungaria şi Ucraina.

Obiectivul principal al seminarului l-a constituit formularea cerinţelor pentru dimensionarea Puterii Aeriene în cadrul noilor tipuri de ameninţări/conflicte probabile şi pregătirea participanţilor pentru folosirea acesteia în configuraţia unui eventual nou tip de ameninţare (Irregular Warfare). Suportul logistic a fost asigurat de către personalul administrativ din organica Statului Major al Forţelor Aeriene, Ambasada SUA la Bucureşti, Pentagon şi CC AIR RAMSTEIN HQ – în total peste 20 de persoane.

Pentru îndeplinirea obiectivelor s-a simulat, în cadrul unui joc de război, un conflict ce a lansat provocări multiple la adresa Puterii Aeriene şi s-a cerut participanţilor rezolvarea problemelor ce sunt puse în faţa Forţelor Aeriene, gradual, la nivel operativ-strategic, în special în domeniile aerian, spaţial şi cibernetic.

Pe baza discuţiilor şi a rezolvărilor solicitate de către organizatori au fost desprinse următoarele concluzii: • pentru viitorul apropiat se aşteaptă ameninţări/confruntări din seria celor atipice, asimetrice, fiind necesară educarea şi instruirea personalului din Forţele Aeriene în conformitate cu caracteristicile acestora, fără pagube colaterale şi respectarea cu stricteţe a regulilor de angajare. În acest sens, compartimentele specializate din compunerea Comandamentelor Forţelor Aeriene ale SUA au editat regulamente şi instrucţiuni specifice folosirii Forţelor Aeriene în astfel de confruntări (IRREGULAR WARFARE – Air Force Doctrine Document); • dimensionarea Puterii Aeriene (Forţe Aeriene din compunerea tuturor categoriilor de forţe) şi reorientarea operaţiilor aeriene de la cele tradiţionale cu caracter preponderent ofensiv, la cele cu caracter de sprijin; • propunerea de elaborare a noilor concepte în desfăşurarea operaţiilor aeriene (operaţii bazate pe efecte – Effects Based Operations, operaţii informaţionale, informaţii, supraveghere, cercetare, mobilitate aeriană în sprijinul asistenţei umanitare în mediu ostil, comanda şi controlul în domeniul aerian).

Colonel Mihai RADU ■

Conferinţă privind procedurile folosite în controlul spaţiului aerian

Desfăşurată în cursul lunii aprilie a.c. la Istanbul, Turcia, conferinţa a adunat peste 25 de specialişti militari şi civili din SUA, Canada, Belgia, Germania, Marea Britanie, Italia, Olanda, Norvegia, Grecia, Polonia, România, Turcia şi Australia (PfP), activitatea fiind condusă de reprezentantul belgian.

Participarea la acest grup de lucru a permis obţinerea de informaţii ce pot contribui la dezvoltarea bazei de date referitoare la sistemele de navigaţie, procedurile de apropiere şi aterizare, procedurile folosite în controlul spaţiului aerian, care pot fi valorificate în activităţile curente sau în legătură cu preocupările prezente sau de viitor în domeniu (standardizare, dezvoltare, modernizare şi achiziţii de tehnică).

Ca urmare a dezbaterilor existente s-au elaborat o serie de concluzii, urmând ca la următoarea întâlnire să se facă o nouă evaluare. Astfel, am reţinut necesitatea accelerării procesului de armonizare al reglementărilor aeronautice militare cu reglementările Organizaţiei Aeronautice Civile Internaţionale (ICAO) şi EUROCONTROL, chiar adoptarea identică a acestora când este posibil, în activitatea de elaborare a STANAG-urilor privind zborul aeronavelor militare. De asemenea, datorită numărului mare de STANAG-uri care fac referire sau completează documente ICAO şi EUROCONTROL, trebuie menţinută o strânsă colaborare cu Autoritatea Aeronautică Civilă Română (AACR) şi ROMATSA.

Căpitan Gabriel MIHALCA ■

Siguranţa zborului – noi provocări

Reuniunea Comitetului de Siguranţă a Zborului al Forţelor Aeriene din Europa (AFFSC – E), ajunsă la borna cu numărul 136, s-a desfăşurat în perioada 04–10.05 a.c., la Cracovia, Polonia.

Activitatea a contribuit la cunoaşterea preocupărilor la nivelul forţelor aeriene membre ale comitetului pentru securitatea zborului din Europa, Statele Unite ale Americii şi Canada cu privire la metodele şi procedeele acţionale pentru reducerea incidentelor şi accidentelor grave de aviaţie în cadrul forţelor aeriene, influenţa factorului uman în producerea evenimentelor, evitarea coliziunilor aeriene, şi a constituit un prilej pentru analiza evenimentelor de aviaţie petrecute în intervalul dintre două întâlniri ale comitetului, a cauzelor generatoare şi favorizante, a măsurilor corective adoptate, realizarea schimbului de informaţii privind procedurile de investigare, obţinere şi stocare a informaţiilor, formarea bazelor de date, elaborarea sintezelor şi a statisticilor.

De asemenea, a fost dezbătută problema pedepsirii echipajului implicat într-un eveniment aerian şi s-a ajuns la concluzia că, în majoritatea ţărilor, scopul investigaţiei de securitate a zborului este de a descoperi cauzele producerii evenimentului şi de a emite recomandări, având ca obiectiv prevenirea repetării acestora, iar atributul luării măsurilor disciplinare aparţine lanţului de comandă sau altor organe abilitate conform legislaţiei fiecărei ţări.

Delegaţia română a prezentat modalitatea de investigare a evenimentelor de aviaţie, membrii comitetului apreciind concordanţa dintre STANAG-urile de profil şi instrucţiunile folosite de Forţele Aeriene Române, privind modul de investigare tehnică a evenimentelor de aviaţie produse cu aeronave militare.

Comandor Nicolae GRIGORIE ■

SIMULATORUL DE ZBOR IAR-99 ŞOIM

– cel mai modern sistem de antrenament din Europa –

Nu cu mult timp în urmă, la Şcoala de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene „Aurel Vlaicu”, Boboc, a avut loc un eveniment deosebit – intrarea în patrimoniul didactic al şcolii a unui echipament de antrenament de ultimă generaţie, simulatorul de zbor pentru aviosnul IAR-99 ŞOIM. Pentru deservirea acestuia a fost înfiinţat un compartiment condus de **locotenent-comandorul Florin Ionescu,** pilot instructor, secondat de **locotenent-comandorul Emilian Vişoiu** şi sprijinit de **maiştrii militari instructori clasa I Doru Băiculescu, Niculae Costea** şi **Steliean Cîrnat.**

Simulatorul de zbor reprezintă un echipament de antrenament modern pentru trecerea tinerilor piloţi pe avionul IAR-99 ŞOIM, cu o fidelitate ridicată atât în ceea ce priveşte dinamica zborului şi amenajarea cabinei de pilotaj, cât şi în ceea ce priveşte funcţionarea echipamentelor de bord, a comenzilor, sistemelor, avionicii şi propulsiei în toate regimurile de zbor.

Construit de către SIMULTEC S.A. Bucureşti, în colaborare cu firma ELBIT, din Israel, este cel mai modern sistem de antrenament la sol din dotarea Forţelor Aeriene Române. Acest tip de simulator îl mai putem întâlni în dotarea armatelor SUA şi Israel.

Cabina de pilotaj din compunerea sistemului este echipată cu aparatură de bord similară cu cea reală, comenzile de zbor având acelaşi mod de acţionare şi aspect ca şi cele din cabina avionului. În funcţie de regimul de zbor simulat, în cabina de pilotaj sunt furnizate sunete reale: zgomotul motorului, zgomotul de fond corespunzător funcţionării diferitelor subsisteme, contactul cu pista, rulajul avionului la sol, mesaje de avertizare pentru pilot. Pe timpul executării misiunii de luptă simulată, pilotul este supravegheat de către instructor, pentru executarea corectă a exerciţiului.

Simulatorul de zbor IAR-99 ŞOIM prezintă următoarele avantaje:

- permite antrenarea piloţilor după standardele de performanţă NATO;
- asigură instruirea permanentă a piloţilor pe simulator, fapt care duce la scăderea timpului de pregătire pe avionul real;
- permite simularea unor defecţiuni, a unor cazuri speciale imposibil de reprodus în realitate, fără nici un risc;
- permite economisirea de resurse materiale, muniţie, combustibil;
- permite economisirea resursei de zbor pentru avioanele reale;
- asigură antrenamentul piloţilor în orice condiţii meteorologice, fără a depinde de acestea ca în realitate.

Prin intermediul staţiei ACTS (AIR COMBAT TRAINING STATION), un pilot care execută antrenament la simulator poate intra în legătură directă, în timp real, cu până la două aeronave aflate în zbor. Există astfel posibilitatea realizării unor scenarii complexe în cadrul antrenamentului la simulator, în condiţii de siguranţă maximă şi costuri reduse.

Simularea armamentului de bord permite antrenarea piloţilor pentru executarea misiunilor de luptă cu întrebuinţarea tuturor tipurilor de armament şi muniţie compatibile cu acest tip de aeronavă. Pe timpul efectuării orelor de instruire pe simulator, pilotul îşi pune în practică cunoştinţele teoretice şi practice acumulate pe avionul real.

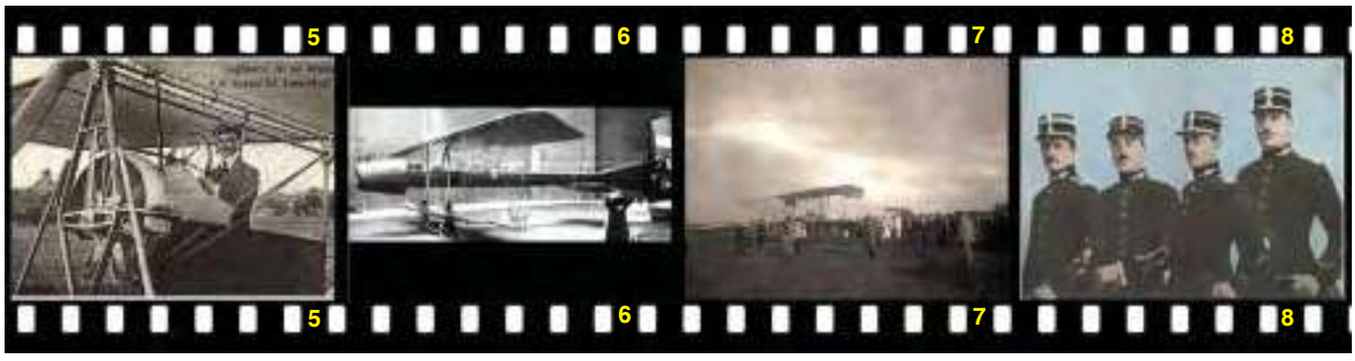
Un alt aspect foarte important în ceea ce priveşte avantajele simulatorului de zbor este şi acela că permite instruirea elevilor din Şcoala Militară de Maiştri şi Subofiţeri a Forţelor Aeriene din punct de vedere tehnic, aceştia având posibilitatea să urmărească funcţionarea aparaturii de bord în timpul zborului, lucru pe care, practic, în realitate nu-l pot realiza. Mai mult, verificările finale ale anului de învăţământ 2008, la tehnica de specialitate, au fost susţinute de către elevi în noul simulator de zbor. În aceste condiţii, atât profesorii şi instructorii, cât şi elevii au fost plăcuţi impresionaţi de multiplele posibilităţi ale sistemului, iar rezultatele obţinute au fost peste nivelul aşteptărilor.

Căpitan-comandor Ştefan POPA ■

FLIGHT SIMULATOR
IAR-99 SOIM
- European state-of-the-art system –

A remarkable event was held at Air Force NCO Training School “Aurel Vlaicu” at the end of 2007 – latest generation training technology, a flight simulator for IAR-99 SOIM aircraft became part of the School teaching equipment.

The flight simulator is a new modern conversion trainer enabling young pilots to train IAR-99 operation. This tool proves high fidelity in reproducing both flight dynamics and cockpit ergonomics, and all-mode operation of aircraft equipment, systems, avionics and propulsion as well.



ONOR LA COMANDOR!

– O pledoarie pentru cunoaştere –

În lumea globalizării actuale, când întregul mapamond suferă o nouă reaşezare, iar ordinea politică mondială înregistrează profunde schimbări, există nevoia de identificare a tuturor aspectelor, inclusiv a faptului că omenirea parcurge o nouă eră: societatea cunoaşterii. **Comandorul Traian Anastasiei**, profesor universitar doctor, decan al Facultăţii de Comandă şi Stat Major din cadrul Universităţii Naţionale de Apărare „CAROL I", a fost printre puţinii militari care au avut previziuni cu privire la amploarea şi dezvoltarea cercetării ştiinţifice, precum şi implicaţiile acesteia în domeniile vieţii sociale, inclusiv în domeniul militar.

„Învăţaţi şi stăpâniţi cu precizie computerul şi limbile străine, pentru că acesta va fi viitorul", îndemna pe studenţii Academiei de Înalte Studii Militare, la începutul anilor '90, lectorul universitar, pe atunci, Traian Anastasiei. M-a onorat faptul de a-l avea ca profesor, chiar coordonator ştiinţific al lucrării de licenţă, şi de la care mai am încă multe de învăţat.

Comandorul Traian Anastasiei s-a făcut remarcat în rândul studenţilor şi al conducerii Universităţii prin rigoare ştiinţifică, profesionalism, vivacitate şi farmec personal şi, nu în ultimul rând, prin modestie (rarisim, trebuie să mărturisesc!). Punea suflet şi pasiune în tot ce făcea. Un om cu suflet mare, răbdător, înţelegător, fără resentimente, fără răutăţi, preţuind la fiecare subordonat partea luminoasă a personalităţii sale.

Generaţia domniei sale a dus greul în mai multe rânduri pentru definirea concepţiilor şi conceptelor, precum şi de realizare de noi programe, regulamente, instrucţiuni impuse de noile standarde ale operaţionalizării NATO.

Acum, când comandorul profesor universitar doctor Traian Anastasiei se pregăteşte să părăsească *„nava marilor comandanţi"*, cu demnitatea celui care ştie să iasă pe uşa din faţă a instituţiei care l-a adoptat din tinereţe, cu excepţia câtorva ani în care a fost profesor la Academia Forţelor Aeriene, Braşov, aşa cum el însuşi mărturiseşte, îmi amintesc că întâlnirea mea cu cel care s-a identificat cu studiul şi cercetarea ştiinţifică, având multe studii şi lucrări publicate, a fost, înainte de toate, una iniţiatică. De atunci am început să mă gândesc serios la rigoarea studiului, plăcerea lecturii şi la actul creaţiei.

De asemenea, cea mai mare parte a carierei didactice a fost dedicată asigurării condiţiilor optime pentru formarea mai multor generaţii de mici şi mari comandanţi, potrivit nevoilor reale de

instruire şi antrenament din Armata României.

„Îmi este foarte greu să mă despart de instituţia universitară pe care am slujit-o cu drag, de oamenii minunaţi cu care am avut atâtea realizări, de cărţile şi cursurile pe care le-am răsfoit de atâtea ori ..., de <<laboratorul intim>>, de sala de lectură care au fost pentru mine a doua familie, a doua casă. Sunt copleşit de emoţii. Doresc să mulţumesc, în primul rând părinţilor mei, Marianei, soţia mea, fiilor mei, Vlad şi Ştefan, care au fost alături de mine şi m-au încurajat de fiecare dată, camarazilor mei, tuturor celor cu care am lucrat şi am colaborat. Îmi cer iertare dacă am nemulţumit sau supărat pe cineva în această lungă perioadă de timp", mi-a mărturisit domnul comandor într-un moment de răgaz.

Şi fiindcă, într-un fel, mă despart de comandorul Traian Anastasiei, pentru a-i rămâne însă mereu alături profesorului şi mentorului Traian Anastasiei, îngăduiţi-mi, din acest colţ de pagină, să acord onorul binemeritat de **Comandorul RIGORII, CUNOAŞTERII ŞI PASIUNII, domnul profesor universitar doctor Traian Anastasiei**. Vă mulţumim pentru tot ce aţi făcut, domnule comandor, şi vă asigurăm de toată dragostea noastră, de mult respect şi aleasă preţuire.

La mulţi ani, domnule comandor, şi ***„CER SENIN"*** pentru toată viaţa!

Dumnezeu să vă dea viaţă lungă, sănătate şi fericire!

Căpitan-comandor
Ştefan POPA ■

EXERCIŢIU DE ANTRENAMENT EOD

În perioada 16–20 iunie a.c. s-a desfăşurat, în Tabăra de Instrucţie şi Poligonul de Trageri Sol-Aer de la Capu Midia, un exerciţiu de antrenament al subunităţii EOD din Forţele Aeriene.

Antrenamentul a fost organizat în colaborare cu grupul de scafandri EOD aparţinând Forţelor Navale şi a avut ca scop antrenarea personalului EOD pentru cercetarea, localizarea, accesul, identificarea, neutralizarea şi distrugerea unor unităţi neexplodate în urma tragerilor executate cu aviaţia, artileria şi rachetele sol-aer şi marina militară.

De asemenea, s-a realizat instruirea personalului din poligon privind modul de acţiune în caz de incident EOD şi au fost executate proceduri standard de neutralizare a bombelor de aviaţie cu încărcături concentrate, aşezate la distanţă.

Locotenent-colonel Ion BOBOC ■

AEROSTAR a împlinit 55 de ani

Societatea AEROSTAR Bacău a împlinit, în data de 17 aprilie a.c., 55 de ani de existenţă. În aprilie 1953, printr-o hotărâre a Consiliului de Miniştri, a fost înfiinţată unitatea militară 02640 Bacău, ca bază de reparaţii a tehnicii de aviaţie militară din dotarea Ministerului Apărării. Primele tipuri de avioane reparate aici au fost IAK-17 şi IAK-23, dar au urmat toate celelalte tipuri intrate în dotarea Ministerului Apărării.

În 1968, unitatea a trecut în subordinea Ministerului Industriei Constructoare de Maşini şi a devenit Uzina de Reparaţii de Avioane Bacău (URA).

Schimbarea sistemului politic, în 1990, a însemnat şi înăsprirea condiţiilor de piaţă şi de fabricaţie, deşi, de-a lungul timpului, specialiştii AEROSTAR au predat la zbor peste 10 avioane prototip. În prezent, AEROSTAR S.A. derulează programe majore în domeniul aviaţiei militare şi al sistemelor terestre şi îşi dezvoltă poziţia de furnizor pentru aviaţia civilă.

135 DE ANI DE LA ÎNFIINȚAREA ARMEI TRANSMISIUNI

Actul de naştere al armei transmisiuni în Armata României are la bază Înaltul Decret Regal nr. 1303, din data de 14 iulie 1873, când a fost înfiinţată o secţie de telegrafişti militari în organica armei geniu.

Apărută ca urmare a unor cerinţe obiective manifestate în evoluţia organismului militar românesc, arma transmisiuni şi-a datorat şi îşi datorează evoluţia, până la stadiul în care se găseşte astăzi, pe de o parte necesităţii asigurării transmiterii informaţiilor în cadrul sistemului, exigenţelor sporite impuse de complexitatea acţiunilor militare, dar, în special, înţelegerii de către toţi factorii de decizie a implicaţiilor activităţii desfăşurate de specialiştii în domeniu asupra întregului sistem militar.

Volumul, din ce în ce mai mare de informaţii necesar comandanţilor pentru conducerea trupelor, a dus către o evoluţie permanentă a mijloacelor tehnice de asigurare a legăturilor, pornind de la telegraful militar, în anul 1873, trecând prin telegrafia fără fir (1909), liniile permanent aeriene (1942), ajungând în prezent la ceea ce poartă denumirea de Sistemul de Transmisiuni al Armatei României.

Transformările petrecute la nivelul Forţelor Aeriene în ultima perioadă, cu implicaţii deosebite asupra operaţionalizării şi profesionalizării categoriei noastre de forţe, au determinat modificarea rolului şi misiunilor transmisiunilor atât din punct de vedere calitativ, cât şi cantitativ. Iar transmisioniştii îşi fac simţită prezenţa peste tot. De cele mai multe ori acţionează din umbră, sunt nevăzuţi. Ei se bucură dacă nu se aude nimic despre ei. Acest lucru înseamnă că toate legăturile funcţionează normal şi pot fi liniştiţi.

Noile cerinţe atribuite structurii de transmisiuni din compunerea Forţelor Aeriene invocă existenţa unor specialişti în domeniu cu o foarte bună pregătire militară şi de specialitate, capabili să soluţioneze cât mai repede problemele inerente apărute pe linia transmiterii informaţiilor. Nu în ultimul rând, trebuie subliniat aportul pe care fiecare specialist al acestei arme trebuie să-l aducă la definirea şi implementarea conceptelor ce stau la baza unei arme moderne, compatibile cu structurile similare din cadrul Alianţei Nord-Atlantice.

Cu ocazia împlinirii a 135 de ani de la înfiinţarea armei transmisiuni, redacţia **CER SENIN** urează tuturor transmisioniştilor un sincer şi călduros "LA MULŢI ANI!".

REUNIUNEA CAPELANILOR MILITARI

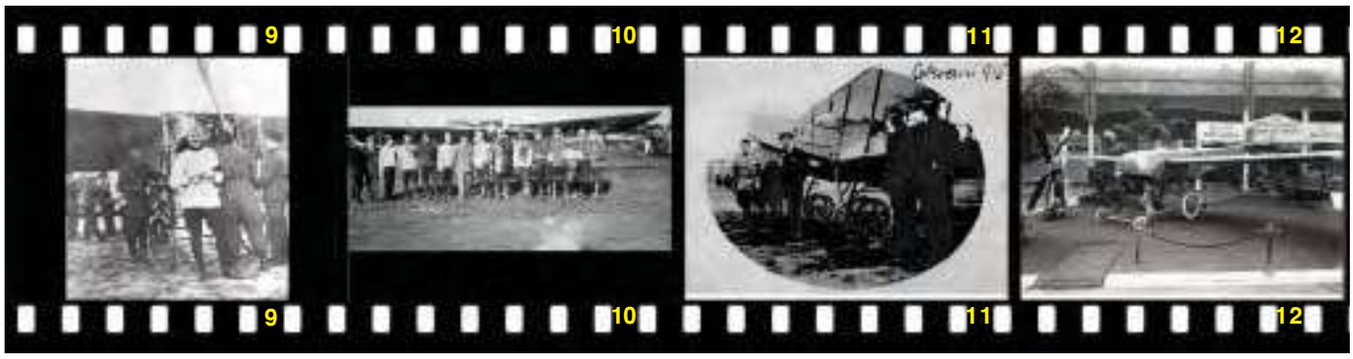
În perioada 16–20 iunie, a avut loc, la Bucureşti şi Braşov, Conferinţa Comitetului Consultativ al Capelanilor din Forţele Aeriene ale armatelor NATO.

Anul acesta a fost pentru prima dată când conferinţa s-a organizat în România, cele 17 delegaţii însumând aproximativ 40 de participanţi.

Reuniunea anuală a capelanilor militari are ca scop întărirea relaţiilor în cadrul capelanatului militar internaţional şi realizarea schimbului de experienţă în ceea ce priveşte situaţia reală a capelanatului în fiecare ţară membră NATO.

La conferinţa de anul acesta au alternat activităţile cu specific militar şi religios care privesc activitatea capelanilor militari cu activităţi de cunoaştere şi promovare a tradiţiilor, valorilor şi obiceiurilor poporului român.

Preot militar George MANEA ■



„STEEL – 01"

Războiul electronic presupune folosirea unei game largi de arme şi dispozitive sofisticate, dotate cu diverse detectoare radio, acustice, magnetice ori de altă natură, mijloace de luptă care sunt frecvent utilizate pentru culegerea de informaţii destinate facilitării sau, în anumite cazuri, declanşării acţiunilor militare contra inamicului, dar şi pentru bruiajul şi perturbarea comunicaţiilor electronice ale adversarului.
Categoric, astăzi, în condiţiile războiului modern, problema securităţii comunicaţiilor şi a echipamentelor electronice este poate cea mai importantă latură a luptei: nu mai contează trupele, nu valorează tancurile, nici avioanele măcar, dacă eşti "surd" şi "orb". Chiar dacă progresul pe acest tărâm rămâne o nefastă investiţie de inteligenţă, lupta radioelectronică este o realitate. În actualele conflicte armate, cunoaşterea şi stăpânirea utilizării spectrului electromagnetic în situaţii de criză, dar mai ales la război sunt factori determinanţi ai victoriei. Deplasarea către latura electronico-informaţională a luptei este calea spre supremaţie în spectrul electronic, ca mediu şi suport al obţinerii, transmiterii şi utilizării informaţiei. Securitatea electronică a forţelor proprii lasă loc libertăţii de acţiune în luptă şi, astfel, prin stabilitatea sistemelor, sunt create condiţiile asigurării securităţii naţionale.
Acţiunile de război electronic, total ori parţial, trebuie să asigure determinarea oportună a dispozitivului strategic şi operativ, a intenţiilor şi posibilităţilor adversarului, urmărind concomitent dezorganizarea obţinerii de informaţii şi a conducerii trupelor de către comandanţii acestuia, creând haos şi confuzie în dispozitivul de luptă, protejând viabilitatea în luptă şi libertatea de acţiune a trupelor proprii. Astfel, pe câmpul de luptă al războiului modern, sistemele electronice sunt semnele acurateţii şi preciziei în luptă.

Escortă, lovitură, luptă și bruiaj

Mijlocul lunii mai a găsit, pe parcursul a trei zile, trei entități importante ale structurilor noastre militare în misiune. Baza 86 Aeriană Fetești, cu 4 aeronave MiG-21 LanceR, două dintre ele având acroșate containerele ECM Elta pentru contramăsuri radioelectronice active, și Baza 71 Aeriană Câmpia Turzii, cu 6 avioane de luptă MiG-21 LanceR în varianta aer/aer, au executat un exercițiu de luptă aeriană în comun. „Martorul" acestei confruntări a fost Batalionul 147 RE.

Exercițiul și-a propus asigurarea, atât pentru echipa de operații curente de la sol, cât și pentru personalul navigant, a unor condiții de antrenament cât mai apropiate de cele întâlnite în cadrul antrenamentelor de război electronic moderne, cu scop precis de dezvoltare și menținere a deprinderilor individuale și colective necesare personalului din structurile militare pentru executarea misiunilor aeriene, în condițiile unui mediu electromagnetic ostil.

Din Baza 86 Aeriană, ofițerul cu responsabilitatea principală (OPR PTA – Primary Training Audience) a fost **locotenent-comandorul Daniel Nichifor** – ofițer 3 și șef compartiment informații – care, după ce toate aeronavele și-au reocupat locurile lor pe aerodromurile de bază, mi-a detaliat obiectivele operaționale ale misiunilor comune încheiate:

„Am urmărit strict latura practică a luptei, prin executarea activităților de antrenare în condiții de bruiaj electronic, perfecționarea deprinderilor personalului navigant din cele două baze aeriene pentru recunoașterea amenințărilor din spectrul electromagnetic și aplicarea adecvată a tehnicilor, tacticilor și procedurilor de război electronic necesare contracarării efectelor acestora. De asemenea, s-a urmărit perfecționarea personalului din Batalionul 147 RE pentru executarea cu eficiență a misiunilor de atac electronic asupra echipamentelor de bord ale aeronavelor, antrenarea personalului din Centrele de Operații Aeriene pentru conducerea și coordonarea misiunilor aeriene în condiții de atac electronic și raportarea oportună a datelor privind producerea unor evenimente deosebite pe linia războiului electronic".

De la **căpitan-comandorul Răzvan Moiceanu,** am aflat detalii asupra resurselor implicate: „Forțele și mijloacele Bazei 86 Aeriene s-au constituit în gruparea <<RED FORCES", cu <<Fox>> și <<Eagle>> în grupare, iar cele provenite de la Baza 71 Aeriană au răspuns cu <<Wolf>> și <<Dog>>, din gruparea <<BLUE FORCES>>. **Prima grupare** de două aeronave, dispusă în formație de luptă largă, a avut programată o misiune de atac la sol în interiorul unei cazărmi din centrul țării, sub apărarea unei escorte de alte două aeronave de vânătoare, câte un avion din ambele formații având acroșat și activ inclusiv containerul de măsuri radioelectronice. **Gruparea a doua**, decolată pentru o misiune de patrulare aeriană într-o zonă determinată anterior, a avut misiunea de interceptare cu două aeronave și angajarea luptei cu formația de escortă a celulei de lovire, iar celelalte două aeronave – cu misiunea de interceptare și neutralizare a aeronavelor de atac la sol, folosind informații exclusiv de la radarul multimod. Această <<încleștare>> s-a desfășurat sub o permanentă monitorizare de către Batalionul 147 RE a frecvențelor alocate pentru comunicațiile aer-sol".

Locotenent-comandorul Andy Bechet și **căpitanul Jerard-Dumitru Stoica**, navigatori la sistemul de control aerodrom-aterizare, ne-au oferit detalii despre execuția misiunii: „Din Centrul de Operații al Bazei 86 Aeriene s-a primit ordinul de execuție a misiunii de escortă, concomitent cu misiunea de atac la sol a unei cazărmi. Similar, gruparea adversă a primit, decalat în timp, ordinul de execuție a misiunii de patrulare aeriană pentru respingerea oportună a atacului aerian lansat de<<RED FORCES>>. Odată decolate, cele două grupări au fost dirijate pe traiectele ordonate de către autoritățile stabilite anterior".

Locotenent-comandorul Mihail Zamfirescu, despre zbor: „Am decolat în formație largă, ca pentru escortă, având <<range radarul>> cuplat în vederea descoperirii oricărei amenințări MiG-21 de pe direcția de acțiune, cu radarul multimod în regim aer/aer, executând protecția avioanelor de atac la sol. Foarte aproape de aliniamentul de despărțire pentru atac, am descoperit aeronavele interceptoare pe radarul de bord: formație de două aeronave, evoluând cu viteză mare și supraplasat. Am fost autorizat să execut un atac electronic de neutralizare (îngreunare) a posibilității adversarilor de a executa misiunea. Am evitat angajarea luptei aeriene prin manevra de înșelare. Concomitent, am comunicat celulei de lovire momentul declanșării atacului propriu de bruiaj. Folosind două tehnici de bruiaj și mascare diferite, una de înșelare, iar alta de neutralizare, formația de atac la sol și-a îndeplinit misiunea, încadrându-se în fereastra de timp alocată. Ruperea luptei am primit-o de la Centrul de Operații Aeriene Principal", ne-a descris misiunea locotenent-comandorul Mihail Zamfirescu, prin prisma pilotului angrenat într-o luptă aeriană.

„Din zona de patrulare am primit informații privind iminentul atac al unei formații mixte, iar radarele de bord ne-au semnalat prezența aeronavelor de tip MiG-21 în formație largă. Am schimbat direcția de zbor în așa fel încât să intersectăm presupusa traiectorie a formației de lovire, însă nu mai târziu de momentul la care formația de interceptare se afla la aproximativ 70 de kilometri de ținte. Atunci am ordonat trecerea la interceptarea lor în mod autonom, pe baza exclusivă a datelor oferite de radarul multimod. Fără a întrerupe legătura cu autoritățile de dirijare, rapoartele s-au succedat în ritmul cunoscut, legătura rămânând activă doar pentru situații de urgență", a rememorat **căpitanul Călin Hulea,** liderul „BLUE FORCES", detaliile privind aliniamentele de introducere în luptă și de interceptare.

– Atacul electronic asupra radarelor de bord complică interceptarea?

– Foarte mult, avea să-mi întărească presupunerea **locotenent-comandorul Cătălin Micloș**. Cu radarul bruiat, apare frecvent imposibilitatea executării interceptării. Procedurile de autoprotecție devin capitale, iar aplicarea lor oportună poate salva situația tactică. Dar, rămâne și varianta angajării luptei aeriene individual, pentru dispersarea formației adversarului și interzicerea executării misiunii de lovire.

După două zile de „confruntări războinice" pe harta scenariului tactic creat, încercăm o concluzie, ca un „raport de luptă", cu **căpitan-comandorul Mircea Andreș**, comandant de escadrilă la Baza 71 Aeriană de la Cîmpia Turzii: „Am acționat cu patru echipaje, în misiuni de interceptare, bruiaj și luptă aeriană, iar bilanțul este pozitiv: obiective atinse în proporție de 75%. Am respectat aliniamentele de luptă, am reușit, în ciuda unei necorelări de timp din prima zi, să realizăm o interceptare îndepărtată, însă oportună în dinamica exercițiului. Am vizualizat și adunat date concludente privind lucrul radarelor de bord și al sistemelor de comunicații sol-aer în condițiile acțiunilor de bruiaj electronic ale adversarului, am acționat pentru protecția electronică a mijloacelor proprii. Efectele directe ale bruiajului complică major executarea misiunii cu succes. Pentru noi, a fost un test reușit, însă mai mult decât atât, a fost o misiune foarte apropiată de condițiile câmpului de luptă al zilelor noastre".

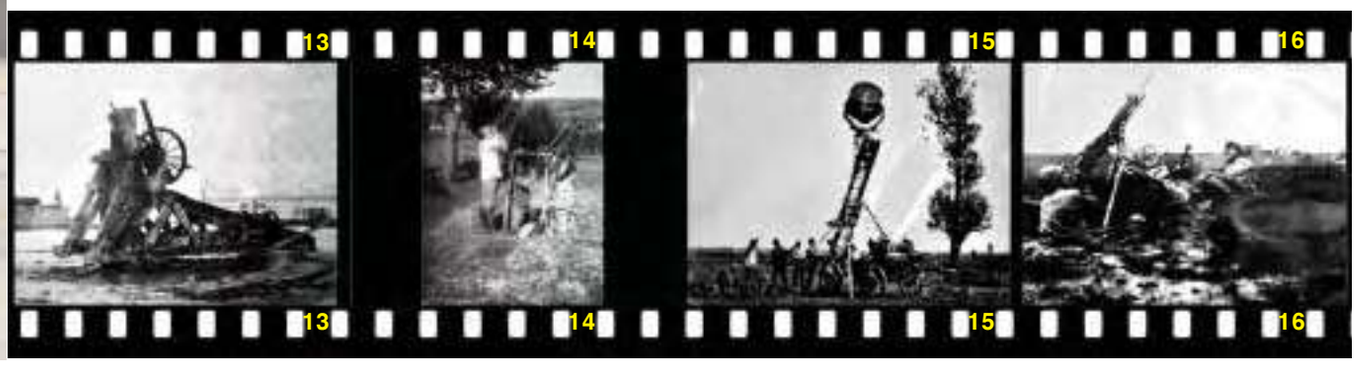
Zborul de pe două aerodromuri și „furtuna undelor" din dispozitivul unui batalion de război electronic, planificarea din timp și execuția oportună a unui exercițiu aerian complex, structurat pe niveluri de competență și certificări dovedite în confruntări reale la nivelul unei alianțe responsabile și cuprinzătoare, m-au chemat lângă oameni ca să-i văd. Lângă cei care au ceva de arătat. Să-i descopăr la ei acasă. Să-i redescopăr în avioanele lor, scăldați într-o sudoare rece, preocupați și gravi în impozanta lor statură, să-i invidiez cu decență și să-i admir cu reținută bucurie. Nu-i simplă strângerea la un loc a minților, puterii, dar mai ales a acțiunii profesioniștilor din aviație sub o concepție unică și printr-o comandă fermă și dispersată ierarhic. Ca și răspunderea. Punctuală. Cu semnul de înțelegere însușit, am luat pieptiș versanții piscurilor unei profesii cerești. Ce a însemnat escaladarea mea? Viață.

Comandor (r)
Dumitru BERBUNSCHI■

STEEL 01

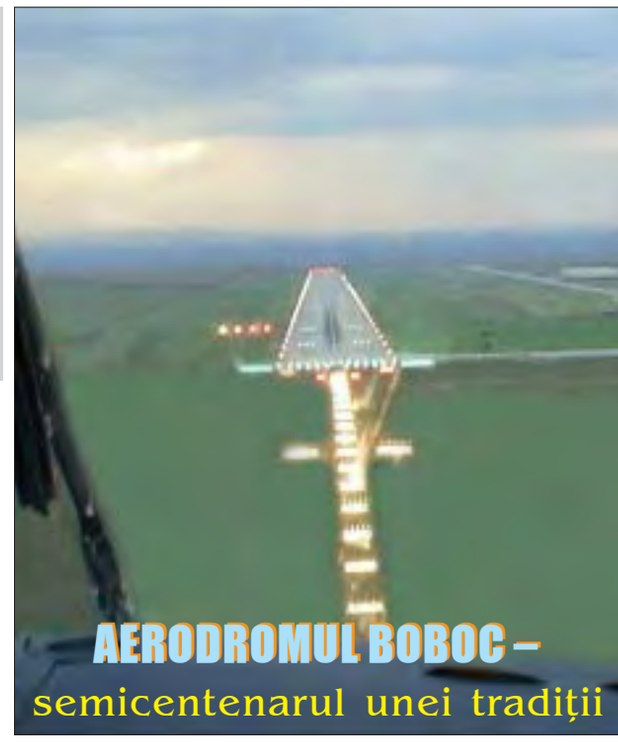
Electronic warfare means employment of a large spectrum of sophisticated weapons and devices with various radio detectors, acoustical, magnetic or otherwise, combat appliances often used to collect intelligence information designated to facilitating or, sometimes, starting countering enemy operation, as well as to jam and disturb enemy electronic communications.

For three days in May, three essential formations of our military structures were assigned to accomplish an important mission. The 86th Air Base in Fetesti, with four MiG-21s LancerR two of them equipped with ECM Elta for active radio-electronic countermeasures; and 71st Air Base in Campia Turzii with six MiG-21 LanceR fighters, air-to-air version, performed a joint air combat exercise. The 147th Battalion specialized in electronic warfare witnessed the "encounter".



Boboc Airfield – the semicentenary of a tradition

Acquiring the necessary skills for flying has already become a tradition, a centennial practice as the first schools of piloting were established in 1910. Although names such as Vuia, Vlaicu or Coanda have been included among world aviation pioneers, history registered both rises and falls of Romanian aviation development. Military schools training pilots followed the trends of the times operating and developing depending on authorities' interests. The very celebration of the 50th anniversary of an airfield specially designed for military pilots' training stands as proof of an ever-richer culture and experience, essential ingredients of elite schools, a gallery including also the Romanian school of flying.



AERODROMUL BOBOC – semicentenarul unei tradiții

Deprinderea zborului are, în ţara noastră, o tradiţie veche de aproape un secol, primele şcoli de aviaţie fiind înfiinţate încă din anul 1910. Doi ani mai târziu, la 1 aprilie 1912, s-a înfiinţat la Cotroceni prima şcoală militară de pilotaj sub comanda maiorului Ioan Macri. Deşi nume ca Vuia, Vlaicu sau Coandă se numără printre pionierii aviaţiei mondiale, istoria a consemnat, de-a lungul timpului, perioade de avânt, dar şi de declin al aviaţiei în România. Şcolile militare de pregătire a piloţilor au urmat pasul vremurilor, funcţionând şi dezvoltându-se în funcţie de importanţa şi de nivelul acordat aviaţiei de-a lungul timpului. Sărbătorirea unei jumătăţi de secol de existenţă a unui aerodrom destinat pregătirii piloţilor militari demonstrează că aviaţia militară dispune de o tradiţie şi de o cultură dezvoltate în timp, elemente esenţiale unei şcoli de elită, aşa cum se prezintă azi şcoala românească de aviaţie.

În prezent, Şcoala de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene este instituţia de învăţământ al cărei obiectiv fundamental constă în dezvoltarea profesională a ofiţerilor, maiştrilor militari şi subofiţerilor conform nevoilor reale de pregătire din Forţele Aeriene. Acest lucru este posibil doar prin alinierea învăţământului, în integralitatea sa, la standardele, procedurile şi tehnologiile de instruire şi evaluare ale armatelor statelor partenere de Alianţă.

Zborul maiestuos al vulturilor deasupra Carpaților este, înainte de toate, pildă pentru puii lor, nevoiți să rămână în cuib pentru că nu le-au crescut încă aripi. În curând însă, poate chiar mâine, întărindu-și aripile și sătui să privească, ei își vor urma părinții în tăriile cerului. Acolo, sus, vor înțelege cu adevărat binecuvântarea zborului. Iar când osteneala îi va cuprinde, vor fi bucuroși să regăsească, la umbra stâncilor, cuibul acela primitor care le va odihni aripile.

De la interesanți la fabuloși au fost oamenii care au deprins tainele zborului în această garnizoană de aviație, în acest leagăn al aripilor românești moderne. Condițiile, de regulă grele de lucru și de viață, distanțele mari până la localitățile care să fi oferit un orizont social, cultural și spiritual onorabil au nutrit obiceiuri, stiluri, atmosfere profesionale și umane inconfundabile.

O istorie cu repere fabuloase s-a scris în cele cinci decenii de când Școala de Ofițeri de Aviație "Aurel Vlaicu" a fost mutată de la Tecuci pe aerodromul Boboc, în anul 1958, devenind astfel școală superioară de ofițeri, cu durata de 4 ani, unde se pregăteau atât piloți militari, cât și piloți pentru aviația civilă, personal navigant și nenavigant.

Aici, la Boboc, a venit și a deprins modul de îmblânzire a păsării de oțel Doru Davidovici. Aici a desenat cu avionul primele slove printre stele, cu inspirația, cu imaginea plăsmuită de adevăr și ficțiune.

Tot aici a căpătat aripi pentru o superbă carieră Dorel Luca. Dorel Luca, aviatorul român care, școlit la Boboc, avea să ajungă cel mai bun pilot de MiG-21 din lume.

Și tot aici și-a început aventura în spațiul cosmic Dumitru Prunariu, până în prezent singurul cosmonaut român.

În prezent, tinerele generații de piloți ce zboară sub cocarda tricoloră execută cu succes misiuni în cadrul Alianței Nord-Atlantice.

Valoarea școlii de zbor de la Boboc este confirmată astfel de rezultatele obținute în misiuni internaționale. Nume ca Laurențiu Chiriță, Cătălin Micloș, Adrian Cârjău sau Marin Mitrică (cu rezerva că nu-i putem enumera pe toți) suntem siguri că se vor regăsi peste ani în filele cărților de istorie ale Aviației Române.

Dar câte generații de zburători, luptători aerieni, instructori de zbor, comandanți nu au prins aripi, nu au învățat meserie și nu au intrat în istoria aviației militare în spațiul acesta arid, parcă uitat de lume și de Dumnezeu?!

Oare câți sunt cei pe care nu-i reține decât banalele registre de evidență? Pentru câți orizontul devenirii lor fericite nu a fost orașul Buzău? Oare pentru câți "șoimi ai Carpaților" gloria a început printre ciulinii, praful, arșița și gerurile cumplite ale acestui loc din Bărăgan?

Revoluția din Decembrie 1989 a deschis instituției noi perspective, iar în anul 1991, Școala de Ofițeri de Aviație "Aurel Vlaicu" a devenit Institutul Militar de Aviație "Aurel Vlaicu".

Începând cu anul 1997, Institutul Militar de Aviație "Aurel Vlaicu" s-a transformat în Școala de Aplicație pentru Aviație "Aurel Vlaicu", iar sarcinile de formare a viitoarelor cadre de aviație, din punct de vedere teoretic, au fost preluate de Academia Forțelor Aeriene "Henri Coandă", din Brașov.

La 1 august 2004, ca urmare a procesului de transformare și redimensionare din cadrul Forțelor Aeriene, Școala de Aplicație pentru Aviație își schimbă denumirea în Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene și reunește cele trei categorii de arme specifice Forțelor Aeriene: aviație, artilerie și rachete sol-aer și radiolocație.

Căpitan Mircea BARAC ■

1st Surface-to-air Missile Brigade The 35th Anniversary

On the 1st of August, 1973, based on the Minister of National Defense Order no. M35 / 13th July, the 1st Antiaircraft Missile Brigade was established. It was the best solution to answer the Command of Antiaircraft Defense of the Territory requirements and was performed by merging the 18th and 19th Antiaircraft Defense Regiments. The result was the first surface-to-air missile large unit of the Romanian Armed Forces.

BRIGADA 1 RACHETE SOL-AER "GENERAL NICOLAE DĂSCĂLESCU" LA MOMENTUL ANIVERSĂRII A 35 DE ANI DE EXISTENȚĂ

La 1 august 1973, în baza Ordinului ministrului apărării naţionale nr. M 35 din 13 iulie 1973, s-a înfiinţat, în cadrul fostului Comandament al Apărării Antiaeriene a Teritoriului, prin contopirea Regimentului 18 RAA şi Regimentului 19 RAA, Brigada 1 Rachete Antiaeriene, prima mare unitate de rachete sol–aer din Armata României.

După înfiinţarea brigăzii, sarcinile impuse de acest eveniment au fost îndeplinite concomitent cu desfăşurarea pregătirii pentru luptă a efectivelor, asigurând continuitatea apărării aeriene a Capitalei – misiunea de bază a marii unităţi.

În perioada septembrie 1973 – octombrie 1974, a fost recepţionat şi introdus în înzestrare complexul automatizat pentru conducerea focului „ASURK – 1ME", realizându-se astfel primul sistem automatizat de apărare aeriană cu baza la sol a unui obiectiv de pe teritoriul României.

Identitatea de mare unitate din apărarea aeriană cu baza la sol a teritoriului a fost concretizată în urma participării, în iunie 1974, la prima aplicaţie desfăşurată de Comandamentul Apărării Antiaeriene a Teritoriului cu ţările vecine – „GRANIT - 74", şi la tragerile de luptă din poligonul Capu Midia.

În anul 1976, Brigada 1 Rachete Antiaeriene a executat primele trageri de luptă în poligonul Aşuluk – din fosta U.R.S.S., unde a obţinut calificativul FOARTE BINE.

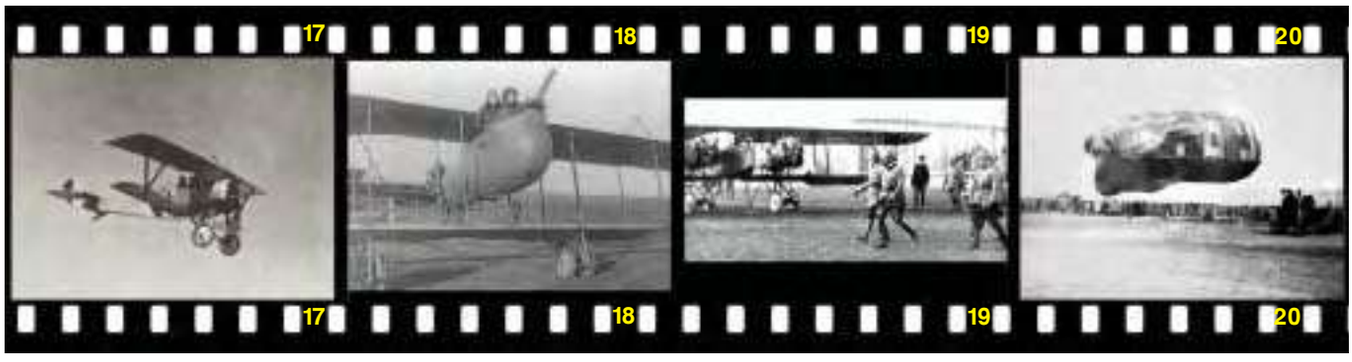
Începând cu data de 15 mai 1995, Brigada 1 Rachete Antiaeriene a luat în subordine 4 divizioane de rachete antiaeriene şi un divizion tehnic S–125 "NEVA", transformându-se în **Brigada 1 Rachete Antiaeriene Mixtă**, subordonată Corpului1 Aviaţie şi Apărare Antiaeriană.

La 1 iunie 1995, brigada a primit un nou drapel de luptă şi denumirea onorifică „**General Nicolae Dăscălescu**".

În anul 1998, începând cu data de 1 august, marea unitate se transformă din Brigada 1 Rachete Antiaeriene Mixtă în Brigada 1 Rachete Antiaeriene, ca urmare a ieşirii din subordine a subunităţilor NEVA şi transformării acestora în Centrul de Instrucţie şi Mobilizare.

În cursul anului 2001 Brigada 1 Rachete Antiaeriene asimilează, în organica ei, un batalion şi 4 companii de radiolocaţie, primind, **la 1 septembrie 2002, denumirea de Brigada 1 Rachete Sol-Aer „General Nicolae Dăscălescu".**

Maior Adrian ENĂCHESCU ■



Radars – closer and closer to NATO standards

Modernization of the airspace surveillance system is a topical issue as our system is unique in the Romanian Armed Forces with responsibilities also related to national airspace management. The five FPS-117 radars acquired, already operational for some years, represent the answer to our concerns for increasing airspace surveillance effectiveness and compatibility with similar systems of NATO nations.

In 2002, a major two-phased acquisition program was initiated aiming at developing a radar capable of acquiring targets flying at low and medium altitudes, GAP-FILLER type, in cooperation with Lockheed Martin Overseas Corporation, USA.

RADIOLOCAȚIA – tot mai aproape de standardele NATO

– interviu cu colonelul Ilie Camenţu, şeful Secţiei Radiolocaţie şi Război Electronic din Statul Major al Forţelor Aeriene –

– Domnule colonel, pentru început, vă rugăm să vă referiţi la locul şi rolul Secţiei Radiolocaţie şi Război Electronic în cadrul Statului Major al Forţelor Aeriene.

– Secţia Radiolocaţie şi Război Electronic este un compartiment de armă nou înfiinţat în structura Serviciului Doctrină şi Instrucţie din Statul Major al Forţelor Aeriene. Are ca responsabilităţi:

1. Coordonarea activităţii de elaborare a actelor normative specifice managementului şi execuţiei instrucţiei specifice radiolocaţiei şi războiului electronic în Forţele Aeriene;

2. Coordonarea planificării, organizării, conducerii, controlului şi evaluării instrucţiei individuale şi colective de specialitate în unităţile de radiolocaţie şi război electronic din Forţele Aeriene;

3. Coordonarea Implementării Obiectivelor Forţei şi Standardelor specifice radiolocaţiei şi războiului electronic în Forţele Aeriene;

4. Managementul dezvoltării şi utilizării resurselor umane şi materiale privind instrucţia specifică radiolocaţiei şi războiului electronic în Forţele Aeriene;

5. Fundamentarea deciziilor privind constituirea, generarea şi modernizarea structurilor de radiolocaţie şi război electronic din Forţele Aeriene.

– Întrucât aţi vorbit despre procesul de restructurare prin care trece Armata României, vă rugăm, domnule colonel, să faceţi referiri la impactul acestuia asupra armei radiolocaţie.

– Procesul de restructurare în radiolocaţie a fost profund şi, nu în ultimul rând, necesar. Un asemenea proces nu este simplu: au fost numeroase opinii, de la cele mai pesimiste, potrivit cărora se distruge sistemul de radiolocaţie, până la cele raţionale şi echilibrate. Şi unele, şi altele ne-au ajutat să stabilim soluţiile potrivite, etapizarea corectă a restructurării.

Principalul obiectiv a fost ca, pe fondul reducerii resurselor umane şi materiale, să păstrăm şi chiar să îmbunătăţim capacitatea sistemului de a îndeplini misiunile specifice la nivelul cerinţelor celorlalte elemente din compunerea Forţelor Aeriene şi a sistemului naţional de apărare. Concret, am desfiinţat poziţii radar, am scos din exploatare radare şi sisteme de automatizare cu performanţe scăzute sau cu resursa de funcţionare consumată, am redimensionat unităţile şi subunităţile, structurile de comandă, echipajele radarelor. Am diminuat numărul ofiţerilor, pe fondul creşterii ponderii maiştrilor militari, subofiţerilor, soldaţilor şi gradaţilor voluntari, reuşind să stabilim între aceste categorii raportul optim la majoritatea structurilor.

Sigur că sună frumos când vorbim despre procesul de restructurare în termeni de optimizare, eficientizare, performanţe, dar sunt şi părţile neplăcute, dureroase ale restructurării, care au afectat situaţia oamenilor, a specialiştilor din dispozitiv. În aceste condiţii, din păcate, au plecat din unitate oameni valoroşi, specialişti de înaltă clasă, care se formează în timp, cu mari dificultăţi şi importante costuri.

Am convingerea însă, că deciziile privind restructurarea au fost din cele mai bune pentru configuraţia actuală şi de perspectivă a sistemului. De altfel, timpul a confirmat că mare parte a opţiunilor noastre în ceea ce priveşte poziţiile radar, căile de urmat pentru modernizarea şi eficientizarea sistemului de supraveghere a spaţiului aerian au fost în mod just şi corect alese.

În ceea ce priveşte oamenii, s-a analizat cu mare atenţie situaţia fiecăruia şi, pe măsura posibilităţilor, s-au aplicat soluţiile cele mai bune.

– Odată încheiat procesul de restructurare, urmează operaţionalizarea. Care este, în prezent, stadiul de operaţionalizare al unităţilor de radiolocaţie?

– Preocuparea generală, pe linia operaţionalizării, a fost de integrare a unităţilor şi subunităţilor de radiolocaţie în sistemul naţional SCCAN şi diseminarea informaţiei de radiolocaţie (LAP) în vederea luării deciziilor în cel mai scurt timp.

Problemele de logistică vor fi asigurate de structurile specializate nou înfiinţate în cadrul batalioanelor de supraveghere aeriană. Până la constituirea şi intrarea în

funcţiune a acestor structuri, problemele de logistică vor fi asigurate în continuare de bazele aeriene şi de brigada de rachete sol-aer.

– În ce măsură arma radiolocaţie a beneficiat de programe de modernizare şi înzestrare?

– Modernizarea sistemului de supraveghere a spaţiului aerian este o problemă de mare actualitate, întrucât sistemul nostru este unic în Armata României, cu responsabilităţi inclusiv pe linia managementului spaţiului aerian naţional. Preocupările privind eficientizarea supravegherii spaţiului aerian, compatibilitatea cu sistemele similare din ţările membre NATO s-au concretizat, într-o primă fază, în achiziţionarea a cinci radare FPS–117, toate acestea fiind, de ani buni, operaţionale.

Ulterior, în anul 2002, a fost demarat un program major de achiziţie, în două faze, care vizează dezvoltarea în cooperare cu compania Lockheed Martin Overseas Corporation – SUA a unui radar pentru descoperirea ţintelor la înălţimi mici şi medii, de tip GAP FILLER.

Prima fază a programului s-a finalizat cu realizarea a două radare prototip, livrate Ministerului Apărării din România în anul 2004. Pentru faza a doua a programului, la sfârşitul anului 2007 a fost încheiat contractul privind achiziţia produsului "Modernizare şi achiziţie radare GAP FILLER şi suport logistic iniţial". Este planificat ca această fază să se desfăşoare în perioada 2007-2011 şi se are în vedere realizarea în coproducţie a unui număr de 17 radare noi (inclusiv retehnologizarea celor două radare prototip).

Iniţierea şi realizarea acestor programe costisitoare, într-o perioadă de restricţii financiare, subliniază faptul că, la nivelul conducerii Forţelor Aeriene, s-a evaluat corect rolul armei, al informaţiilor radar în apărarea suveranităţii spaţiului aerian naţional. Aceste programe au adus plusul de calitate necesar informaţiei radar şi ne situează la un nivel competitiv cu structurile similare din NATO.

– Cum se desfăşoară, domnule colonel, pregătirea personalului în noile condiţii? Titlul de specialist de clasă mai reprezintă un criteriu de performanţă?

– Formarea şi pregătirea personalului în arma radiolocaţie sunt alte elemente importante cuprinse în procesul de restructurare. În viziunea noastră, pregătirea categoriilor de personal trebuie să se asigure conform rolului şi locului deţinute în noile structuri. Programele de pregătire din instituţiile militare de învăţământ trebuie revăzute, astfel încât toate cadrele să acumuleze cunoştinţele necesare îndeplinirii funcţiilor pe care urmează să le îndeplinească.

În ceea ce priveşte standardizarea instrucţiei de specialitate, aceasta se va desfăşura începând cu semestrul al II-lea pe baza programelor de instrucţie pentru misiune (PIM). Astfel, în unităţile de radiolocaţie nou înfiinţate ca urmare a restructurării, au fost introduse în planurile de instrucţie acele activităţi standard de instrucţie şi evaluare (ASIE) din PIM-uri care condiţionează satisfacerea cerinţelor şi realizarea obiectivelor pentru îndeplinirea misiunilor primite.

Titlul de specialist de clasă a fost şi rămâne o formă de perfecţionare a pregătirii de specialitate, dar şi de apreciere a gradului de pregătire a personalului. Prin instrucţiunile în vigoare sunt stabilite criteriile de performanţă profesională necesare candidaţilor la susţinerea examenului de specialist de clasă. Analizând rezultatele obţinute de-a lungul timpului, pot afirma că personalul din arma radiolocaţie a manifestat permanent interes pentru pregătire în vederea obţinerii titlului.

– Concluzionând, care sunt elementele de perspectivă pentru arma radiolocaţie?

– Pornind de la faptul că nevoia de supraveghere a spaţiului aerian şi de asigurare a informaţiilor radar pentru sistemele de combatere a ţintelor aeriene va fi permanentă, am convingerea că arma radiolocaţie va avea şi în viitor un rol important în ansamblul Forţelor Aeriene, iar dimensiunea şi dezvoltarea ei vor fi în concordanţă cu rolul şi misiunile ce-i revin.

– Vă mulţumesc pentru informaţii, domnule colonel!

Interviu realizat de căpitan Mircea BARAC ■

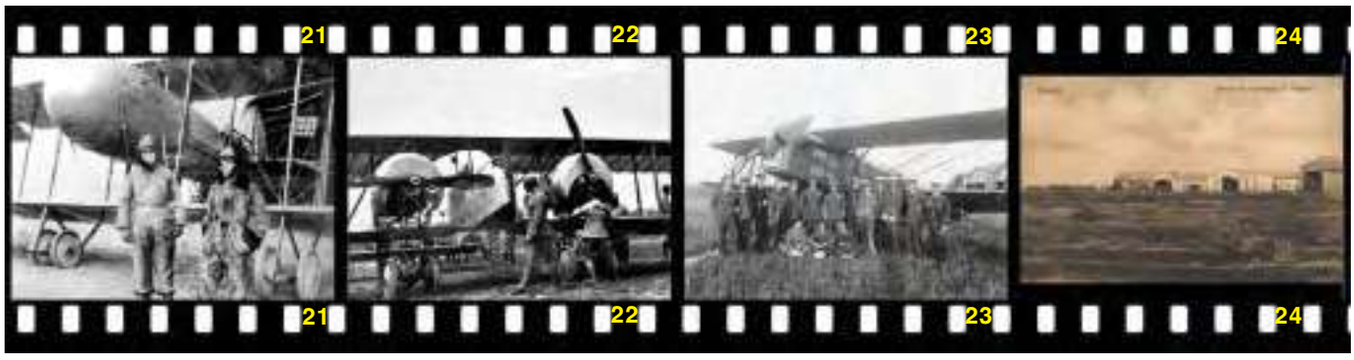
Evaluarea sistemelor radar FPS-117

Activitatea care a permis evaluarea, conform standardelor NATO, a sistemului de suport logistic pentru sistemele radar FPS-117, s-a desfăşurat în perioada 13–19 aprilie la Constanţa, Craiova şi Bucureşti. Delegaţia SHAPE care a efectuat evaluarea a fost condusă de **locotenent-colonelul Rodney Lykins.**

În urma verificărilor efectuate, s-a constatat că toate echipamentele aflate pe poziţiile Craiova şi Ovidiu sunt într-o stare tehnică excelentă şi funcţionează în parametrii specificaţi, iar personalul este pe deplin dedicat, motivat şi profesionist.

Concomitent, s-au făcut şi câteva recomandări menite a spori performanţele şi atingerea standardelor NATO specifice. Printre acestea s-au evidenţiat: ◆ încadrarea funcţiilor libere; ◆ încheierea unor contracte de suport logistic pentru radar, subsistemul UPS etc.; ◆ transmiterea către NAMSA a buletinelor naţionale de modernizare şi a manualului poziţie; ◆ acordarea şefului de radar a competenţei de achiziţionare, pe plan local, a materialelor strict necesare, în vederea îmbunătăţirii eficienţei costurilor; ◆ implementarea unui sistem de aprovizionare a poziţiilor care să permită reducerea timpului de întârziere; ◆ definitivarea procedurilor de conectare la intranet şi internet; ◆ dotarea adecvată cu senzori de fum a încăperilor; ◆ criptarea liniilor de transmitere a datelor radar.

Maior ing. Iustin BĂLUŢĂ ■



ENLISTED NCOs - A DREAM COMING TRUE

On 23rd of May, the Air Force NCO School "Traian Vuia" in Boboc had a new opportunity for celebration and enjoyment. Those graduating the Course for Active Enlisted NCOs, artillery and surface-to-air missiles, were promoted that day to the rank of sergeant.

The Course was designated to train enlisted volunteers in order to become active non-commissioned officers in artillery and surface-to-air missile specialties. It was structured on two modules – leadership and specialized training and took place from 3rd March to 22nd May 2008.

SUBOFIŢER PE FILIERA INDIRECTĂ – UN VIS DEVENIT REALITATE

La Boboc, în ziua de 23.05.2008, a fost iarăşi vreme de sărbătoare şi prilej de noi bucurii şi satisfacţii. În ziua respectivă s-a desfăşurat, la Şcoala Militară de Maiştri şi Subofiţeri a Forţelor Aeriene "Traian Vuia", festivitatea de avansare la gradul de sergent a absolvenţilor "Cursului de subofiţeri în activitate pe filiera indirectă, arma artilerie şi rachete sol-aer".

Cursul de subofiţeri în activitate pe filiera indirectă, provenind din rândurile soldaţilor şi gradaţilor voluntari, arma artilerie şi rachete sol-aer, s-a desfăşurat în perioada 03.03 – 22/05.2008, pe parcursul a două module: cel de "Leadership" şi cel de pregătire de specialitate. Cursanţii din specialitatea artilerie antiaeriană au parcurs modulul pregătirii de specialitate în cadrul Şcolii Militare de Maiştri şi Subofiţeri a Forţelor Aeriene, pe tehnica militară din dotarea acesteia, iar cei din specialitatea rachete sol-aer s-au instruit în cadrul Batalionului HAWK.

Locţiitorul comandantului şcolii, **colonelul Titi Dăniciuc,** un ofiţer ce a acumulat o bogată experienţă în activitatea de conducere a trupelor, dar şi în cea de stat major şi în învăţământul militar, foarte bine pregătit în arma sa de bază, artilerie şi rachete sol-aer, ne-a declarat cu privire la acest curs: "Sistemul formării subofiţerilor în activitate pe filiera indirectă a fost implementat şi în învăţământul militar românesc, ca parte integrantă a procesului general de transformare care se desfăşoară la nivelul armatei noastre, pentru a ne alinia la modelele educaţionale promovate în armatele statelor membre ale Alianţei Nord-Atlantice şi pentru a oferi o nouă perspectivă corpului subofiţerilor din cadrul armatei. Acest sistem prezintă avantaje vizibile când subofiţerii sunt formaţi din rândurile soldaţilor şi gradaţilor voluntari, o categorie de personal ce dispune deja de experienţă militară, fapt ce reduce semnificativ perioada, costurile şi resursele alocate pentru şcolarizarea acestora. În ceea ce priveşte cursul de subofiţeri pe filiera indirectă recent încheiat în şcoala noastră, pot afirma că prima parte a acestuia, respectiv modulul <<Leadership>>, s-a desfăşurat în condiţii foarte bune, asigurând formarea deprinderilor de bază în conducerea structurilor militare mici, de nivel grupă/echipaj/formaţiune ale viitorilor subofiţeri. Legat de pregătirea de specialitate a acestora, am acordat o foarte mare atenţie suplimentării numărului de ore de instruire practică la tehnica de luptă şi colaborării cu unităţile/subunităţile operaţionale din Forţele Aeriene, mai ales pentru cursanţii din specialitatea rachete sol-aer, care au trebuit să se instruiască la subunităţile din teritoriu".

"Întregul personal al catedrei a muncit pentru ca acest curs să se desfăşoare în cele mai bune condiţii posibile. Sunt, în general, mulţumit de rezultatele bune şi foarte bune pe care le-au obţinut cursanţii la învăţătură, cât şi de faptul că această promoţie nu a creat, practic, nici un fel de probleme de natură disciplinară comandanţilor ierarhici şi instructorilor", ne-a declarat, cu calmul său proverbial, **locotenent-colonelul Lucian Agreşanu,** şeful Catedrei Tehnice de Artilerie şi Rachete Sol-Aer.

"Am onoarea şi cinstea de a mă mândri cu noul grad şi statut dobândite prin multă muncă şi sacrificii. Pe timpul cursului am avut instructori foarte buni, dar şi sufletişti şi apropiaţi faţă de oameni. Sperăm ca pe viitor să ajungem şi noi la acelaşi nivel de pregătire şi performanţă. Eu şi colegii mei ne-am însuşit în condiţii destul de bune noţiunile de bază ale tunului antiaerian şi ne-am format deprinderile practice de operare, mentenanţă şi de respectare a măsurilor de siguranţă în întrebuinţarea în luptă a acestuia. Putem afirma că suntem în măsură să îndeplinim misiunile de luptă cu această categorie de tehnică în cadrul unităţilor/subunităţilor în care am fost repartizaţi", ne-a declarat **sergentul Ionuţ Stan,** şeful de promoţie al grupei care s-a pregătit în specialitatea artilerie antiaeriană.

Sergentul Marius Spandole, şeful de promoţie al grupei de rachete sol-aer, un militar caracterizat de seriozitate, dorinţă de afirmare şi autoperfecţionare, era deosebit de fericit la festivitatea de absolvire: "Mi s-a îndeplinit visul de a deveni subofiţer, după ce ani de-a rândul mi-am dorit acest lucru, afirmă el cu bucurie şi cu oarecare emoţie în glas. În cadrul modulului <<Leadership>> am întâlnit multe noţiuni noi de metodică a comenzii structurilor militare mici, de nivel grupă/echipaj, dar şi noţiuni de instrucţie militară generală de care aveam cunoştinţă de la unităţile la care ne-am desfăşurat activitatea. În schimb, modulul pregătirii de specialitate pe care l-am desfăşurat la Batalionul de Rachete Sol-Aer HAWK a fost o experienţă de neuitat. Instructorii din cadrul batalionului au dovedit că sunt foarte bine instruiţi, cu toate că tehnica este relativ nou introdusă în dotarea Forţelor Aeriene. Sistemul de rachete sol-aer HAWK şi tehnicile de operare şi mentenanţă ale acestuia sunt foarte uşor de învăţat şi stăpânit, pentru că această tehnică este mult mai fiabilă decât clasicul VOLHOV din acest punct de vedere. Ca o concluzie, ne-am însuşit noţiunile de bază ale acestui sistem, deprinderile de trecere a rachetelor din poziţie de luptă în poziţie de marş şi viceversa, modul de manipulare a rachetelor şi respectarea măsurilor de siguranţă pe timpul lucrului cu acest sistem. Personal, am convingerea că mă voi integra cu succes în colectivul unităţii militare la care am fost repartizat. Şi, cine ştie?... Poate că în viitor voi putea aspira la mai mult", continuă sergentul cu sufletul plin de speranţă.

Festivitatea de avansare la gradul de sergent a absolvenţilor "Cursului de subofiţeri în activitate pe filiera indirectă, arma artilerie şi rachete sol-aer" s-a încheiat, lăsând în urmă concluzia că munca şi eforturile de perfecţionare a modului de desfăşurare a unor astfel de cursuri trebuie continuate cu perseverenţă. Ne-am luat rămas-bun de la tinerii subofiţeri cu convingerea că ne vom revedea cândva, după care aceştia au plecat vizibil marcaţi de bucuria nemărginită a împlinirii unui vis devenit realitate – subofiţer în Forţele Aeriene.

Căpitan-comandor
Sorin GUTHY ■

PSIHOLOGIA SIGURANȚEI AERONAUTICE

– convocare de specialitate a psihologilor din SMFA –

Zborul efectuat în deplină siguranță și abia după aceea analiza parametrilor acestuia a devenit principiul de bază ce ghidează activitatea piloților din Forțele Aeriene Române. În reușita acestor tranziții decolare-aterizare, rolul determinant rămâne totuși cel al pilotului. Reacțiile sale, capacitatea acestuia de a efectua un zbor fără evenimente implică, lucru de altfel arhicunoscut, o pregătire exemplară, talent nativ, dar și o stare emoțională adecvată. Iar aici, în recunoașterea, înțelegerea și consolidarea stărilor afectiv-emoționale ale piloților intervin mai mulți factori, dintre care remarcăm doi decisivi: amprenta psihologului și fermitatea securității aeronautice. Acești factori i-am regăsit, în formatul unei convocări de specialitate, la Academia Forțelor Aeriene "Henri Coandă" de la Brașov.

Reuniți sub cupola activității de aplicare a "Concepției privind activitatea de selecție, cunoaștere și asistență psihologică în Armata României", psihologii din unitățile subordonate Statului Major al Forțelor Aeriene, împreună cu invitați din partea celorlalte categorii de forțe armate și de la Secția Psihologie Militară din cadrul Statului Major General, au încercat să cadreze cele două probleme existente pe ordinea de zi – rolul psihologului în formarea caracterelor și securitatea aeronautică – într-o singură abordare.

Astfel, scopul convocării a devenit unul comun și a încercat să pătrundă în următorii factori de interes: ♦ analiza elementelor de risc privind securitatea zborului; ♦ perfecționarea cunoștințelor și deprinderilor personalului participant în sesizarea aspectelor și factorilor de risc care pot influența securitatea zborului; ♦ modalități de colaborare a psihologilor cu structurile de siguranță aeronautică.

"Rolul dumneavoastră, al psihologilor din unități, al celor care trebuie să fiți mai mult decât colegii noștri, este din ce în ce mai important, din moment ce, în ultima perioadă, ne confruntăm cu o simptomatologie ce necesită intervenția anticipată, sub formă de prevenire", a "aruncat mănușa" participanților comandantul Academiei, **comandor dr. Florin Moisescu**, în deschiderea activității.

Sigur, reticența aprecierii recomandărilor oferite de psihologi în unități, nu neapărat cele referitoare la cei care participă la executarea unui zbor, este recunoscută ca având un grad ridicat. În plus, componenta financiară indusă de subconștientul fiecăruia crește acest grad. Se spune că "unii zboară doar pentru bani, în timp ce alții nu apucă să zboare nici măcar din plăcere".

Șeful Secției Psihologie Militară din cadrul Statului Major General, **comandor dr. Edmond Cracsner,** a simplificat relevanța sintagmei adusă în discuție: "Așadar, acesta este momentul în care trebuie să intervină psihologul – conștientizarea participantului la zbor că acesta trebuie executat, în primul rând, ca element de antrenare și perfecționare personală, și apoi ca viitor suport material. De asemenea, componenta de siguranță aeronautică trebuie introdusă undeva pe parcursul realizării acestei construcții psihologice."

Un alt aspect relevant este cunoașterea, din punct de vedere psihologic, a militarilor participanți la misiuni externe, în special cei cu activități desfășurate în zone de conflict și, mai ales, la momentul reinserției lor în sistem. Obținerea acestor informații nu se poate realiza decât prin optimizarea stării relațional-comunicaționale a structurilor implicate, efectuarea de schimburi de experiență cu psihologi din alte armate participante la misiuni similare în vederea perfecționării metodelor de lucru și, nu în ultimul rând, unificarea conceptuală și practic-aplicativă a acestor metode și tehnici de lucru.

"Nu trebuie să lăsăm garda jos nici un moment. În viața socială și profesională a fiecăruia intervin elemente care ne bulversează afectivul, pe niveluri și trepte diferite de intensitate. Problema noastră este identificarea acelora care pot produce scurtcircuite emoționale pasibile a influența performanța", a subliniat șeful Biroului de Asistență Psihologică din cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene, **căpitan-comandorul Florin Păun**.

Concomitent, rolul specialiștilor din cadrul structurilor de securitate aeronautică crește și presupune o implicare congruentă cu cea a "psihologilor de serviciu". Prevenirea evenimentelor de zbor se poate realiza, la rândul său, prin prezența în cadrul desfășurării activităților specifice numai a subiecților apți din punct de vedere psihologic. "Desigur, dacă tehnicianul de serviciu nu ar fi cu gândul, poate, la remunerația corespunzătoare zborului respectiv, concentrarea sa ar fi alta în momentul pregătirii aeronavei pentru zbor. De aceea, noi trebuie să avem cunoștință de profilul psihologic al militarului, pentru a ști în ce moment executăm procedurile de prevenire a evenimentelor de zbor", a concluzionat **comandorul Nicolae Grigorie**, șeful Secției Siguranță Aeronautică din cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene.

În sprijinul acestor probleme s-a încercat realizarea unor documente de lucru comune celor două structuri, perfecționarea Manualului de Siguranță Aeronautică, îmbunătățirea modalităților de realizare a profilelor psihologice, precum și întărirea relațiilor dintre psihologi și specialiștii în siguranța aeronautică. Suportul furnizat de Institutul de Medicină Aeronautică, prin decizia privind selecția personalului apt de zbor, este, de asemenea, un alt element luat în considerare.

Principiul funcționalității, primordial raportat la stimulentul financiar, trebuie, în cele din urmă, "tratat" cu profesionalism. Efortul necesită un alt nivel de implicare, exercitat sub acest triunghi, până la urmă, echilateral: subiect-psiholog-siguranță aeronautică. Pentru că fiecare latură a acestui triunghi are aceeași dimensiune în contextul înregistrării evenimentelor de zbor. Fiecare trebuie să aibă aceeași implicare pe parcurs, aceeași mulțumire la succesul misiunii, dar și aceeași responsabilitate. Atunci când vom înțelege acest lucru, vom putea să trecem și la zborul din plăcere. Privind din oricare capăt al triunghiului.

Plutonier major
Sorin SĂFTOIU ■

Exercise aiming at national certification of deployable detachment IAR-330 SOCAT

This year July has started with a complex tactical evaluation exercise, extremely demanding for the 904th Helicopter Squadron of 90th Airlift Base. The Detachment has included over 230 people deployed to Boboc airfield. They were assigned to fly over Ianca, Tecuci and Lopatari areas of operations and, besides the 3 (three) helicopters IAR-330 SOCAT, 2 (two) aircraft IAR-99 SOIM and 2 (two) MiG-21 LanceR also participated in the exercise as support forces, along with Special Forces belonging to Land Force Staff.

SALVATORUL SPECIAL

Exerciţiu de certificare naţională a Detaşamentului dislocabil IAR-330 SOCAT

Începutul lunii iulie a debutat pentru Escadrila 904 Elicoptere din cadrul Bazei 90 Transport Aerian cu un exerciţiu de evaluare complex şi deosebit de solicitant. Detaşamentul, care a fost compus din peste 230 de oameni, a fost dislocat pe aerodromul Boboc, având raioanele de zbor în zonele Ianca, Tecuci şi Lopătari, iar tehnica de zbor, pe lângă cele 3 elicoptere IAR-330 SOCAT, a concentrat şi 2 aeronave IAR-99 ŞOIM, 2 avioane MiG-21 LanceR, ca forţe de sprijin, fără a mai socoti Forţele Speciale din cadrul Statului Major al Forţelor Terestre.

Orele dimineţii de 2 iulie găseau pus în mişcare de afluire întregul personal al detaşamentului rulant, cu mijloacele de deservire (cisterna pentru combustibil, ARPA – maşina de pornire aeronave, autobuze, autocamioane), iar personalul de asigurare şi întreţinere îmbarcat într-o aeronavă AN-26. După decolarea detaşamentului de zbor cu personalul navigant şi cel de control îmbarcat, totul s-a pus în mişcare. Odată aterizat şi, respectiv, ajuns în noua locaţie, după o scurtă recunoaştere, au urmat activităţile administrative şi organizatorice specifice fazei de employment: cazarea personalului, stabilirea punctelor caracteristice de lucru pentru conducerea activităţilor operaţionale, de zbor şi de mentenanţă a detaşamentului, reunirea cu celelalte forţe provenind de la alte structuri, fie ale forţelor aeriene sau terestre: EOD, Forţele Speciale.

Fără alte întârzieri, s-a declanşat ceremonia deschiderii oficiale a activităţilor exerciţiului de certificare naţională Salvatorul Special 2008". Pregătite din timp, briefing-urile "Det Dislocabil" şi "HN" (Host Nation-rol, jucat de unitatea militară de la Boboc), prin care se arătau scopul, mijloacele şi modul (procedurile) de operare al acestora pentru ducerea cu succes a misiunilor de *Combat Search and Rescue,* pentru care DF (Deployed Force) era prezentă în teatrul de operaţii. "Scopul misiunii noastre este acela de a crea cadrul tactic pentru certificarea naţională a Detaşamentului IAR-330 SOCAT din Baza 90 Transport Aerian în vederea afirmării NATO, deopotrivă antrenarea forţelor din cadrul detaşamentului, precum şi a piloţilor aeronavelor IAR-99 ŞOIM şi MiG-21 LanceR în executarea misiunilor CSAR, RESCAP, RESCORT, concomitent cu verificarea sistemului de supraveghere a spaţiului aerian şi de comandă-control", preciza, din capul locului, **căpitan-comandorul Gabriel Răducanu**, directorul exerciţiului. "Începând cu acest moment, prin participarea evaluatorilor aparţinând grupei româneşti TACEVAL, a început evaluarea DF, prin urmărirea şi notarea tuturor punctelor şi etapelor caracteristice desfăşurării unor misiuni de CSAR în teatrul de operaţii".

"Scenariul exerciţiului este un scenariu fictiv pentru întrebuinţarea forţelor şi mijloacelor în cadrul unei operaţii de răspuns la criză (CRO) – a detaliat **căpitan-comandorul Valerică Vrăjescu**, comandantul detaşamentului CSAR. El urmăreşte antrenarea forţelor participante într-un mediu cât mai realist, cu modificări de situaţie în zona de desfăşurare, în concordanţă cu obiectivele urmărite, în scopul creării dinamismului militar specific contextului de luptă actual".

Data de 3 iunie a debutat cu primirea primirea ATO general şi a celorlalte documente de prezentare a cadrului tactic general, iar ora 11.00 a însemnat primirea propriu-zisă a misiunii, cu detaliile necesare pentru pregătirea pe etape şi celule a misiunii de zbor. Despre zbor, cu **locotenent-comandorul Claudiu Alexandru**: "Până la ora 14.00, au fost definitivate detaliile de colaborare în cadrul pachetului de forţe CSAR, desemnat să acţioneze cu următoarele forţe: 3 elicoptere IAR-330 SOCAT (din care 2 au îndeplinit rolul de RESCORT-Rotary Wing Vehicle, iar 1-helo pentru Recovery, în care au fost îmbarcaţi 6 militari aparţinând Forţelor Speciale), 2 IAR-99 ŞOIM (Rescort Fixed Wing Vehicle). Misiunea s-a desfăşurat după procedura tipică standardelor NATO, ale căror SOP şi TTP (prevederi) le-am adoptat şi adaptat specificului Forţelor Aeriene naţionale şi detaşamentului

românesc. După o pauză necesară realizării debriefing-ului primei misiuni şi punerea la punct a ultimelor detalii pentru misiunea de noapte, desfăşurată aproape după acelaşi tipar, schimbând doar anumite detalii privind ameninţările şi personalul necesar a fi recuperat, pe durata unei ore şi 40 de minute, cu aceleaşi forţe şi mijloace, a fost executată misiunea de recuperare a unui pilot salvat prin catapultare în terenul inamic, în apropierea liniei frontului. Împins destul de târziu în noapte, debriefing-ul general a încheiat activităţile primei zile de evaluare".

Păstrând reperele orare, dar cu o dificultate mărită, resimţită din complexitatea scenariului şi nivelul de informaţii substanţial crescut, necesar pentru pregătirea şi desfăşurarea misiunilor de zbor, ziua a treia a fost doar aparent asemănătoare. În plus, de această dată, zona de acţiune a fost marcată într-o regiune cu mult mai multe ameninţări din partea forţelor inamice, iar zona destinată pentru recuperarea pilotului catapultat putea pune unele probleme datorită reliefului, fiind la limita dintre deal şi munte. Pentru misiunea de noapte au fost destinate 2 aeronave MiG-21 LanceR, pentru rolul de RESCAP. Totul a decurs cât se poate

de bine, datorită pregătirii misiunii în comun a celor trei forţe principale: elicopterele (au avut şi rolul de RMC – Rescue Mission Commander), ca RECOVERY şi RESCORT RW, împreună cu Forţele Speciale pe de o parte, cât şi avioanele ŞOIM, ca RESCORT FW şi MiG-21 LanceR ca RESCAP, pe de altă parte. Echipajele elicopterelor, pe tot parcursul celor 3 zile de evaluare, au fost compuse din **locotenent-comandorii Cristian Ştefănescu, Alexandru Claudiu** şi **Dan Stocheci, căpitanii Horaţiu Hâncu, Marius Mitric, Ioan Mischie, Ciprian Marin, Adrian Nicolaev,** precum şi **locotenenţii Gabriel Goagă, Lucian Michinici** şi **Ionut Menci.**

Ultima zi, rezervată activităţilor de evaluare pe linie logistică şi de protecţie a forţei, mi-a oferit prilejul să consemnez câteva concluzii ale **căpitan-comandorului Robert Manea**, implicat în conducerea acestui exerciţiu: "Echipa de evaluare din cadrul Statului Major al Forţelor Aeriene a verificat modul de acţiune al personalului implicat, iar prin evenimentele şi incidentele transmise s-a creat un cadru tactic apropiat de cel al unei zone de criză ori de conflict armat. Misiunile de căutare-salvare prin luptă executate de elicopterele detaşamentului IAR-330 SOCAT au însumat peste 25 de ore de zbor, cu mai mult de 10 ieşiri-elicopter, lăsându-ne o impresie foarte bună privind modul de acţiune în echipă, acţiunea finalizându-se cu certificarea naţională a Detaşamentului IAR-330 SOCAT ".

Comandor (r)
Dumitru BERBUNSCHI ■

Finlanda a recepţionat primul NH90

În data de 11 martie a.c., primul elicopter de tipul NH90 TTT (Tactical Troop Transport) a fost livrat Forţelor

Aeriene Finlandeze de către compania Eurocopter. Următoarele 19 elicoptere de acest tip contractate de aviaţia militară finlandeză vor fi asamblate în Finlanda, prin intermediul firmei Patria.

Finlanda înlocuieşte astfel flota învechită de elicoptere Mi-8, în scopul îndeplinirii cerinţelor de interoperabilitate necesare participării la operaţii internaţionale.

Până în prezent, un număr de 507 elicoptere de tipul NH90 au fost comandate de 14 ţări.

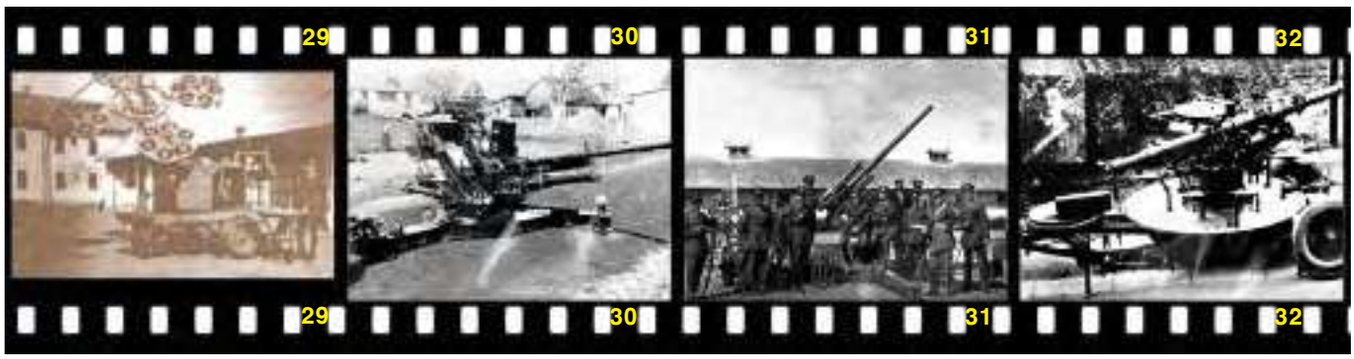
www.eads.com

EC 135 PENTRU SPANIA

Unitatea de Răspuns în caz de dezastre a armatei spaniole a recepţionat, în data de 17 iunie a.c., primul elicopter de tipul EC 135.

Acesta este primul din cele 4 elicoptere comandate de guvernul spaniol pentru a dota unitatea specială de instrucţie în caz de dezastre.

www.eurocopter.com



NATIONAL DEFENSE UNIVERSITY "CAROL I"

High military education enjoys a rich history in Romania and is highly acknowledged at international level.

Command and Staff Faculty is the basic operational unit of the National Defense University <<Carol I>> organizing and conducting academic studies in all the three cycles of academic training. Included in Command and Staff Faculty operates the Air Force and Navy Division which is responsible for the development and management of courses based on several programs such as "Air Force Joint Control", specialty Military Science and Intelligence, two-year training; and post-academic refreshment course in Air Force control.

The Faculty also is the main manager of the Center for Researches in Air Force and Navy Operations.

CATEDRA FORȚE AERIENE ȘI NAVALE DIN CADRUL UNAP

Profesionalism – Calitate – Performanță

Cogito, ergo sum

Învăţământul militar superior are o bogată tradiţie în România şi se bucură de recunoaştere pe plan internaţional. El a apărut din necesitatea de a asigura armatei ofiţeri de comandă şi de stat major din diferite specializări, capabili să conducă activităţile de instruire şi educare a trupelor pe timp de pace, precum şi acţiunile acestora în situaţii de urgenţă şi pe timpul campaniilor susţinute pentru apărarea suveranităţii, independenţei şi integrităţii ţării. Politica de asigurare a unei calităţi ridicate a procesului educaţional al învăţământului militar superior vizează concentrarea efortului sinergic al tuturor resurselor umane – personal de conducere şi didactic, personal didactic auxiliar şi administrativ – pentru dezvoltarea unei culturi a calităţii în planificarea, organizarea, desfăşurarea, controlul şi îndrumarea, după caz, a tuturor activităţilor, la nivelul standardelor operaţionale şi/sau al celor de excelenţă.

„Facultatea de Comandă și Stat Major este unitatea funcțională de bază a Universității Naționale de Apărare <<Carol I>> care organizează și desfășoară studii universitare, în toate cele trei cicluri de pregătire universitară. Catedra Forțe Aeriene și Navale se află în structura Facultății de Comandă și Stat Major din cadrul Universității Naționale de Apărare <<Carol I>> și are în responsabilitate Programul de studii universitare de licență și masterat <<Conducerea Interarme Forțe Aeriene>>, în profilul Științe Militare și Informații, forma de învățământ de zi, cu durata de doi ani, și un Curs postuniversitar de perfecționare în conducerea Forțelor Aeriene. De asemenea, gestionează <<Centrul de cercetare a acțiunilor militare în domeniul Forțelor Aeriene și Navale>>, a precizat **comandorul profesor universitar doctor Traian Anastasiei**, decanul facultății.

„Programul de studii universitare de masterat <<Conducerea Interarme Forțe Aeriene>> își propune: ◆ dezvoltarea competențelor profesionale ale studenților privind pregătirea și ducerea acțiunilor militare ale forțelor aeriene la nivelurile tactic și operativ; ◆ însușirea procedurilor și standardelor NATO, în vederea realizării interoperabilității pentru îndeplinirea misiunilor primite în cadrul structurilor militare internaționale; ◆ fundamentarea metodelor de bază în analiza aprofundată a fenomenelor politico-militare zonale, interne și internaționale; ◆ dezvoltarea teoriei și gândirii militare, prin elaborarea unor lucrări de referință în domeniul participării forțelor aeriene în acțiunile militare întrunite și multinaționale; ◆ ridicarea nivelului de pregătire în domeniile culturii politice, sociale, economice, juridice și al cunoașterii limbilor străine; ◆ dezvoltarea deprinderilor necesare aplicării cunoștințelor specifice managementului în cadrul forțelor aeriene și la nivel întrunit, pe timpul conflictelor de intensitate redusă și a războiului; ◆ însușirea și întrebuințarea tehnicilor și procedurilor de stat major pentru conducerea structurilor de comandă și execuție din forțele aeriene, în timp de pace și în situații de crize politico-militare; ◆ dezvoltarea abilităților privind aplicarea principiilor leadership-ului pentru conducerea eficientă a acțiunilor forțelor aeriene în teatrele de operații", am aflat de la **comandorul profesor universitar doctor Vasile Bucinschi**, șeful Catedrei Forțe Aeriene și Navale.

Studenți ai Universității Naționale de Apărare într-o sală de curs

„Catedra Forțe Aeriene și Navale desfășoară o intensă activitate de cercetare științifică în cadrul Programului de cercetare științifică al Universității Naționale de Apărare <<Carol I>>. Astfel, am câștigat prin concurs mai multe proiecte de cercetare, în care sunt angajate toate cadrele specializării. Pentru elaborarea lucrărilor de cercetare științifică, catedra colaborează cu Statul Major al Forțelor Aeriene, cu Direcția de Teorie și Doctrină Militară din cadrul Institutului de Studii Strategice și Istorie Militară, precum și cu statele majore ale celorlalte categorii de forțe ale armatei. Majoritatea problemelor ce vor fi soluționate în cadrul lucrărilor de cercetare științifică ale catedrei și cele ce vor fi întocmite de studenți vor fi introduse și dezvoltate în procesul de învățământ, iar parte din concluziile și propunerile făcute vor fi încorporate în diferite materiale didactice. Totodată, o parte din lucrări vor fi puse la dispoziția Statului Major al Forțelor Aeriene pentru a fi studiate și aplicate în practică, iar unele prevederi vor fi incluse în regulamentele de specialitate", ne-a declarat **locotenent-colonelul Marius Roșca**, lector universitar în cadrul catedrei.

„Catedra Forțe Aeriene și Navale organizează

periodic mese rotunde, cu studenţii şi cadrele didactice, şi participă la sesiuni de comunicări ştiinţifice şi simpozioane, iar comunicările sunt publicate în buletine ştiinţifice sau în reviste dedicate activităţii organizate. Cele mai interesante aspecte reieşite din cercetările ştiinţifice sunt discutate în comisiile didactice ale catedrei, asigurând astfel îmbunătăţirea conţinutului manualelor şi cursurilor elaborate de personalul didactic, prin tipărirea acestora în cadrul Editurii Universităţii Naţionale de Apărare <<Carol I>>. Articolele şi studiile de înaltă ţinută ştiinţifică cuprinse în paginile diferitelor publicaţii militare şi civile sunt semnate de cadre didactice şi de studenţi ai programului de studii universitare de masterat, precum şi de personalităţi ale vieţii ştiinţifice şi universitare civile, ceea ce le face competente pe piaţa de publicaţii în domeniu", ne informează **locotenent-comandorul Laurenţiu Popescu**, directorul „Centrului de cercetare a acţiunilor militare în domeniul Forţelor Aeriene şi Navale".

a venit de la **locotenent-colonelul dr. Ion Puricel,** lector universitar în cadrul catedrei: „În principiu, învăţământul militar superior nu diferă de învăţământul universitar civil, dar trebuie avute în vedere câteva aspecte, cum ar fi faptul că studenţii noştri sunt în jurul vârstei de 40 de ani, oameni care au avut responsabilităţi în armată, foarte buni specialişti, cu o bogată experienţă operaţională, iar cei mai mulţi sunt absolvenţi ai unor facultăţi civile. De asemenea, specializarea domeniului nostru de studiu, în linii mari, este una mai puţin <<comercială>>: războiul – fenomen social-politic şi militar complex – care, deşi nedorit de nimeni, trebuie într-o anumită situaţie să-l conducă cineva, pe diferite trepte operaţionale: tactic, operativ, strategic".

Studenţii din cadrul Facultăţii de Comandă şi Stat Major – Conducerea Interarme Forţe Aeriene, veniţi din mai toate structurile Forţelor Aeriene, foarte buni specialişti în anumite domenii, sunt cei care vor conduce forţele şi mijloacele la diferite eşaloane. I-am văzut în sălile de clasă şi amfiteatru, atenţi şi receptivi la profesori, deschişi la dialog, dinamici şi

Profesorii Catedrei Forţe Aeriene şi Navale

Războiul ca ştiinţă de studiu

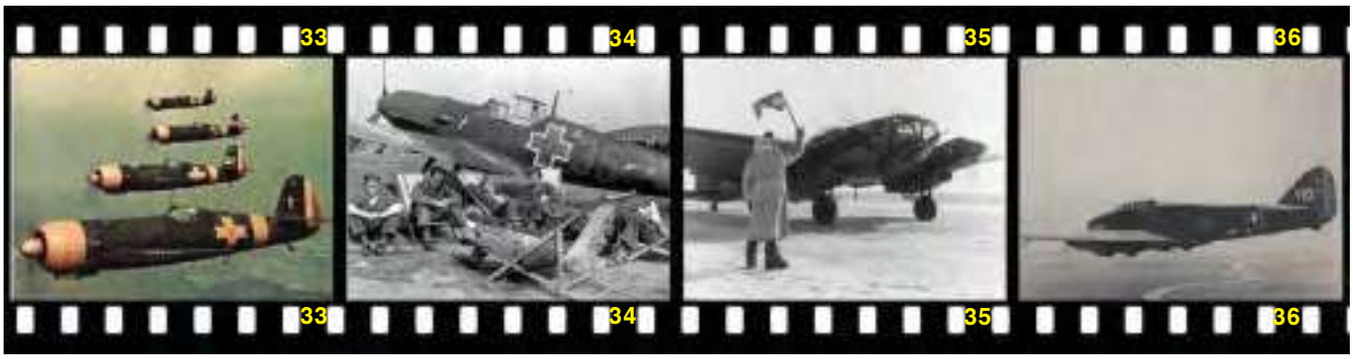
Având în vedere faptul că învăţământul militar superior îşi desfăşoară activitatea într-un cadru juridic şi organizatoric de funcţionare, acelaşi ca şi învăţământul universitar civil, mă întreb dacă, până la urmă, există diferenţe între cele două. Şi răspunsul combativi în idei şi soluţii, dornici de consolidare a cunoştinţelor teoretice şi practice, precum şi de afirmare a personalităţii fiecăruia.

Pentru studentul **maior Albert-Eugen Răpiţeanu,** frecventarea acestor cursuri înseamnă o treaptă în împlinirea profesională, un nou început, o provocare pentru ierarhia militară şi, de ce nu, personală. „Am acumulat o bogată experienţă ca pilot militar în câteva baze aeriene. Unele dintre acestea, din păcate, nu se mai regăsesc în noua configuraţie a Forţelor Aeriene, însă experienţa acumulată doresc să o împărtăşesc colegilor şi profesorilor mei, pe care îi invit la Şcoala de Aplicaţie a Forţelor Aeriene de la Boboc, pentru a confirma cele relatate de mine în schimburile de idei şi discuţiile purtate", a ţinut să ne precizeze studentul **locotenent-comandor Daniel Radu**.

„Problemele studentului sunt mentalitatea şi motivaţia cu care a venit la aceste cursuri. Recunosc, am fost revoltat, şi uneori chiar sceptic în anumite aspecte, dar odată intrat în Programul de studii universitare de masterat <<Conducerea Interarme Forţe Aeriene>> m-am schimbat, mi s-a oferit o altă perspectivă şi am început să înţeleg multe lucruri şi să fac conexiuni între ele. Am constatat, spre surprinderea mea, că aici chiar se încurajează şi se promovează ideile provocatoare, mai ales cele care sunt susţinute şi argumentate ştiinţific, ca să nu zic academic", ne mărturiseşte studentul **maior Sorin-Artur Ţintă,** cu zâmbetul pe buze şi şarmul său caracteristic. "Mai mult decât atât, ni s-a asigurat o mare libertate de gândire, uneori, chiar şi în afara regulamentului, condiţie, zic eu, necesară în lărgirea orizontului cunoaşterii în domeniul cercetării ştiinţifice, şi nu numai. Avem la dispoziţie o bază de date impresionantă, căreia, recunosc, cu greu îi putem face faţă, pe care trebuie să o folosim eficient şi care ne ajută enorm în formarea noastră de viitori şefi şi comandanţi", a ţinut să completeze studentul **locotenent-comandor Gheorghe-Ernest Săvulescu.**

Am fost plăcut impresionat să aflu că relaţia student–cadru didactic este una normală, firească, deschisă dialogului, colaborării şi informării de ambele părţi. Profesorii sunt mulţumiţi de calitatea deosebită a studenţilor, de implicarea lor în procesul de învăţământ şi cercetare ştiinţifică, sunt mândri de foştii studenţi şi se bucură odată cu ei de succesele şi reuşitele acestora atât în plan profesional, dar şi personal. Dacă s-ar mai aloca şi nişte fonduri financiare pentru realizarea acelor vizite de lucru şi schimburi de experienţă, cu ocazia diferitelor afirmări de tehnică şi proceduri, precum şi pentru participarea la diferite exerciţii, atât în ţară, cât şi în afara ei, totul ar fi perfect. Însă, cum se întâmplă de cele mai multe ori, avem proiecte, avem planuri, avem oameni deosebiţi, dar nu sunt bani. şi se pare că, din acest punct de vedere, mai avem de aşteptat...

Căpitan-comandor
Ştefan POPA ■



De-a lungul anilor, şcoala românească aeronautică a contribuit la îmbogăţirea patrimoniului tehnico-ştiinţific mondial cu realizări de prestigiu, unele dintre ele – opere de pionierat.

Astfel, cu aproape un secol în urmă, în anul 1903, era brevetat primul avion-automobil „VUIA", ce purta numele inventatorului său, inginerul român Traian Vuia.

În anul 1910, este realizat primul avion cu reacţie, numit „Coandă 1910", operă a savantului român Henri Coandă. În acelaşi an, inginerul Aurel Vlaicu se ridica de la sol cu primul avion conceput şi realizat integral în ţară. Se întâmpla la 17 iunie 1910.

Aceştia au fost primii paşi. Practic, industria aeronautică română a debutat în 1911 şi a devenit o certitudine în anii care au urmat Primului Război Mondial.

Pe măsură ce se formau cadrele tehnice, au luat fiinţă primele uzine şi fabrici: Arsenalul Aeronautic, Astra–Arad, ICAR–Bucureşti şi IAR–Braşov.

Anul 1930 aducea o nouă contribuţie originală a constructorilor români în industria aeronautică: realizarea primului avion de vânătoare cu aripa amplasată jos – IAR-CV 11. Tot în acel an, s-a produs poate una dintre cele mai însemnate realizări ale industriei aeronautice româneşti: avionul de vânătoare monomotor IAR-80. A fost unul din cele mai rapide avioane de vânătoare din lume în perioada celei de-a doua conflagraţii mondiale

CONSTRUCŢII AERONAUTICE ROMÂNEŞTI

1925 – 1 noiembrie. La Braşov iau fiinţă uzinele „Industria Aeronautică Română" (I.A.R.). Inaugurarea fabricii are loc doi ani mai târziu

■ ***November 1st. The Romanian Aeronautical Industry (I.A.R.) comes into being in Braşov. The inauguration of the factory took place two years later***

Din iniţiativa inginerului Grigore Zamfirescu ia fiinţă, la Bucureşti, Societatea pentru Exploatări Tehnice (SET), care se transformă ulterior în fabrică de construit şi reparat avioane

■ ***At the initiative of diplomate engineer Grigore Zamfirescu, the Society for Technical Operations (SET) is set up in Bucharest. It turns later on into a factory for aircraft manufacture and repair***

1931 – La Bucureşti se înfiinţează Întreprinderea de Construcţii Aeronautice Româneşti (I.C.A.R.)

■ ***The Romanian Aeronautical Civil Engineering comes into being in Bucharest***

Along the years, the Romanian aeronautical school has contributed to enrich the world technical and scientific patrimony with prestigious achievments, some of them – pioneering masterpieces.

Thus, aproximately one century ago, in 1903, the first airplane-automobile „VUIA" (bearing the name of his inventor Traian Vuia) was being patented.

The same year the first jet-propelled aircraft, "Coanda 1910", the masterpiece of the romanian scientist Henri Coanda. Engineer Aurel Vlaicu would rise from the ground on the first airplane entirely designed and built in the country. It was June 17th 1910.

These were the first steps. Practically, the Romanian aeronautical industry started in 1911 and became certainty in the years following the First World War.

As the technical staff was being trained, the first plants and factories came into being: the Aeronautical Arsenal, Astra-Arad, ICAR-Bucuresti and IAR-Brasov.

The year 1930 would bring a new original contribution of the Romanian builders to the aeronautical industry: the making of the first fighter aircraft with low placed wing – IAR-CV 11. The same year maybe the most important achievement of the Romanian aeronautical industry took place: the one engine fighter aircraft IAR-80. It was one of the fastest fighter aircraft in the world during World War Two.

Primele avioane Morrane Saulnier construite în licenţă la Braşov

■ *The first airplanes Morrane Saulnier made under license at Braşov*

ROMANIAN AERONAUTICAL CONSTRUCTIONS

1930. George Fernic construieşte avionul Cruisare. Originalitatea acestui aparat constă în faptul că pe lângă planul obişnuit avea încă un plan cu anvergură mică, amplasat în partea din faţă a fuzelajului pentru mărirea stabilităţii în zbor

■ *1930. George Fernic build the Cruisare aircraft. The original feature of the plane resided in the fact that in addition to the main wing it had a smaller front wing at the front of the fuselage, which increased flying stability*

Avionul de antrenament SET X, realizat în 1932

■ *Advanced training aircraft SET X, made in 1932*

1930 – Elie Carafoli şi inginerul francez Lucien Virmoux realizează proiectul avionului I.A.R. – 11 C.V., fabricat ulterior la Braşov

■ *Diplomate engineer Elie Carafoli and the French engineer Lucien Virmoux design the I.A.R. – 11 CV aeroplane, later manufactured in Braşov*

Avionul de vânătoare IAR-16, realizat în 1934. Zburând cu un asemenea avion, fără nici o modificare a aparatului, locotenentul Alexandru Papană a stabilit, în anul 1935, recordul naţional de altitudine; barograful indica 11.631 m

■ *Fighter aircraft IAR-16 (1934). Flying an IAR-16 of normal production, Air Force Lieutenant Alexandru Papană established a valuable altitude record in 1935; the barograph on board the plane recorded an altitude of 11.631 m*

La sfârşitul anului 1967, industria aeronautică dispunea de două unităţi consolidate, cu formaţii proprii de proiectare şi cu secţii de fabricaţie: IRMA, înfiinţată în 1964, la Bucureşti, aflată în subordinea Ministerului Transporturilor, şi URA – înfiinţată în 1954, la Bacău, în subordinea Ministerului Apărării. La Ghimbav, mai exista o Secţie de planoare.

În anul 1968, s-a hotărât reînfiinţarea industriei aviatice, punându-se bazele Întreprinderii de Construcţii Aeronautice Braşov, pe suportul Secţiei de planoare de la Ghimbav. Această unitate a realizat o serie de planoare şi motoplanoare care s-au impus pe plan internaţional: planorul IS 29 D2 şi motoplanorul IS 28 B2, precum şi avioanele-şcoală IAR-823 şi 825, alături de avionul agricol IAR-827.

De la grupul „Aerospaţiale", din Franţa, s-au achiziţionat licenţele pentru fabricarea elicopterelor cu reacţie IAR-316 B. În anul 1977, s-a achiziţionat şi licenţa de fabricare a elicopterului cu reacţie IAR-330. Majoritatea acestor aeronave au intrat în înzestrarea aviaţiei militare române.

La fel de spectaculoasă este şi dezvoltarea celorlalte fabrici de avioane: în 1972, s-a înfiinţat Întreprinderea de Avioane Craiova, al cărei profil de producţie este construcţia avioanelor cu reacţie IAR-93 şi IAR-99.

Sub noua sa titulatură, Avioane S.A. Craiova, întreprinderea continuă realizarea programelor IAR-93 B şi IAR-99, dar realizează şi un nou prototip, IAR-99 ŞOIM.

La începutul anilor '70, IRMA–Bucureşti, în colaborare cu firma „British Aerospace", fabrică un număr de subansambluri din compunerea avionului BAC 1-11, precum şi varianta românească a avionului, numită ROMBAC 1-11. Tot aici se fabrică şi avioanele de transport mici BN-2 ISLANDER.

La Bacău, cel de-al patrulea centru al industriei aeronautice româneşti, începând cu anul 1978, Întreprinderea de Avioane fabrică avionul-şcoală IAK-52. Tot la Bacău, în anii '90, fosta uzină de reparaţii avioane – Societatea „AEROSTAR" –, în colaborare cu firma israeliană „ELBIT", a realizat modernizarea avioanelor MiG-21, rezultatul spectaculos fiind aeronava de luptă MiG-21 LanceR, care a redevenit competitivă în rândul avioanelor din categoria ei.

Este remarcabil faptul că, într-o foarte scurtă perioadă de timp, aceste fabrici au realizat produse care ne-au reprezentat cu succes în ţară şi în străinătate.

1949. Sub conducerea ing. Radu Manicatide, la Braşov se construieşte avionul IAR-811. Seria avioanelor IAR va continua în anii următori până la IAR-827, având destinaţii diferite: şcoală, antrenament, sportive, performanţă şi utilitare

■ ***IAR-811 under the care of diplomate engineer Radu Manicatide in Braşov. The series of IAR aircraft will continue up to the IAR-827, with the following destinations: school, training, acrobatics, performance and agriculture***

Avion ICAR Universal fabricat la ICAR în 1934, aparţinând ARPA

■ ***The Universal ICAR aircraft manufactured at ICAR factory in 1934, belongs to ARPA***

Noiembrie 1971. Începe programul de fabricaţie sub licenţă a elicopterului IAR-316B

■ ***November 1971. The licence manufacture programme of the IAR-316B helicopter starts***

Iulie 1974. Începe programul de fabricaţie sub licenţă a elicopterului IAR-330H

■ ***July 1974. The licence manufacture programme of the IAR-330H helicopter starts***

At the end of 1967, the aeronautical industry had two consolidated units, with their own planning teams and with manufacturing units: IRMA, set up in 1964 in Bucharest, subordinate to the Transportation Ministry, and URA – set up in 1954 at Bacau, subordinate to the Defense Ministry. There was also a glider unit at Ghimbav.

In 1968, the revival of the aviation industry was decided, by setting up the Aeronautical Construction Enterprise in Brasov, on the support of the glider unit at Ghimbav. This unit made a series of gliders and powered gliders that compelled international recognition: glider IS 29 D2 and power glider IS 28 B2, as well as school-aircrafts IAR-823 and 825, and the farming plane IAR-827.

From the "Airspace" group in France, the licences to build jet helicopters IAR-316 B were bought. In 1977 the licence to build the jet helicopter IAR-330. Most of these aircrafts were acquired by the Romanian Military Aviation.

The development of the other airlplane factories is just as spectacular: in 1972 the Airplane Enterprise Craiova was set up in order t o build the IAR-93 and IAR-99 jet airplanes.

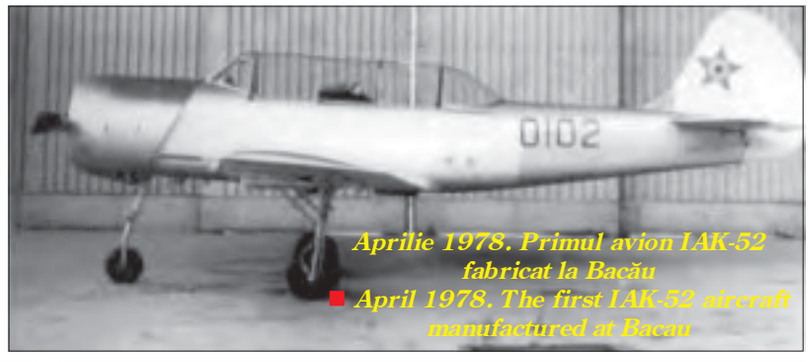
With the new title, Airplanes S.A. Craiova, the enterprise continues with the IAR-93 B and IAR-99, but also builds a new prototype IAR-99 HAWK.

At the beginning of the 70's IRMA-Bucarest, together with "British Aerospace" manufacture a number of building blocks used to build the BAC 1-11 aircraft, as well as the romanian version of ROMBAC 1-11. The small BN-2 ISLANDER transport planes are built.

At Bacau the fourth centre of the Romanian aeronautical industry, beginning with 1978, the Airplane Enterprise builds the school-aircraft IAK-52. Also in Bacau, in the 90's the former airplane repair factory – "AEROSTAR" – together with the israeli firm "ELBIT", performed the modernization of MiG-21 airplanes, achieving the spectacular MiG-21 LanceR, that became competitive again among the airplanes in its class.

It is remarkable the fact that, in a very short period of time these factories have manufactured products that have successfully represented our country here and abroad.

Avionul de şcoală şi antrenament IAR-823
■ *Schooling and training aircraft IAR-823*



Aprilie 1978. Primul avion IAK-52 fabricat la Bacău
■ *April 1978. The first IAK-52 aircraft manufactured at Bacau*

Avionul de şcoală şi antrenament IAR-99 Şoim construit la I.Av. Craiova
■ *Schooling and training IAR-99 Şoim jet manufactured at I.Av. Craiova*

1968. Se fabrică în serie, sub licenţă avioanele BN-2
■ *Series fabrication under licence of the BN-2 aircraft*

1978. În Anglia se semnează cu consorţiul British Aerospace, contractul de fabricare în comun a avionului mediu curier BAC 1-11

■ *In England, is signed the agreement for the fabrication of the BAC 1-11 medium range aircraft in cooperation with British Aerospace*

Avionul de vânătoare şi bombardament IAR-93, avion reactiv subsonic de producţie românească
■ *Fighter bomber IAR-93, subsonic jet aircraft of Romanian manufacture*

Primul zbor pentru avionul de vânătoare invizibil F-35B Lightning II

Pilotul de teste Graham Tomlison, fost pilot de avioane Harrier, a avut onoarea de a înălţa în aer şi de a efectua primul zbor cu noul model F-35B Lightning II. Desfăşurat în data de 11 iunie a.c., la sediul companiei Lockheed Martin de la Fort Worth, zborul a însemnat o premieră deosebită: primul zbor al unui avion ce poate oferi capabilităţi întrunite – invizibilitate, viteză supersonică şi decolare-aterizare verticală. Avionul a efectuat, în cadrul acestui zbor de debut, manevre la o înălţime de peste 4.500 metri, verificări ale variaţiilor de putere încercată a motorului şi teste ale subsistemelor existente în dotare.

Ca element de noutate, s-a remarcat amplasarea unui rotor destinat decolării verticale chiar în spatele cabinei. Acesta, produs de compania Rolls-Royce, poate oferi un suport de peste 18.000 kg/forţă la decolare. De asemenea, la noul model, trecerea de pe sistemul clasic F-35B pe sistemul STOVL (short take off and vertical landing) se poate face printr-o simplă apăsare de buton a pilotului.

Capabilitatea paraşutării cu precizie

La sfârşitul lunii mai a.c., a avut loc la Baza Aeriană Cazaux, Franţa, un exerciţiu demonstrativ privind capabilitatea paraşutării cu precizie a încărcăturilor cargo din avioane militare.

În timpul demonstraţiei au fost prezentate şi testate cele mai recente sisteme şi tehnologii din domeniu, precum parașute ghidate prin GPS, tehnici de ghidare etc.

Un număr de 150 de delegaţi din 13 ţări au participat la eveniment, printre participanţi

regăsindu-se militari, specialişti din industria de profil sau paraşutişti.

Tehnologia paraşutării cu precizie reprezintă una din cele 11 iniţiative adoptate de NATO privind apărarea împotriva terorismului.

Exerciţiul "ADEX 08"

În cadrul programului "Parteneriat pentru Pace", program ce cuprinde activităţi desfăşurate de parteneri individuali cu Alianţa Nord-Alantică (în prezent sunt înscrise 24 de state ca parteneri NATO), s-a desfăşurat, în Finlanda, exerciţiul anual de apărare aeriană multinaţional "ADEX". În acest an, au participat detaşamente din Danemarca, Germania, Franţa şi Anglia. Detaşamentul britanic a fost cel mai numeros, aviaţia militară deplasând în Finlanda peste 50 de aeronave şi 1.300 de militari.

Scopul exerciţiului a fost de antrenare în comun, prin prisma folosirii unui scenariu amplu, cu elemente de bombardament aer-sol, atacuri aeriene individuale şi în formaţii, misiuni de căutare-salvare şi evacuare, precum şi de aprovizionare cu materiale şi trupe în zone de conflict.

NOUL GRIPEN DEMONSTRATOR

Cel mai recent produs al companiei SAAB din domeniul aviaţiei militare, modelul Gripen Demonstrator 39-7, a fost prezentat într-o ceremonie desfăşurată la Linkoping, Suedia, în data de 23 mai a.c., în faţa a peste 700 de invitaţi şi reprezentanţi ai mass-mediei internaţională.

Noul avion se remarcă prin prezenţa unui motor mai puternic, a unui sistem modular de avionică, prin capacităţi mai mari de încărcare şi autonomie sporită. De asemenea, pe noul model va fi instalat şi un radar performant, de tip AESA (active electronically-scanned array). Provenit din modelul JAS39B, Gripen-ul Demonstrator face parte din strategia de implementare a avioanelor Gripen NG (Next-Generation), program estimat a se încheia la finele anului 2015.

Exerciţiul "Typhoon Meet"

Desfăşurat în sudul Spaniei, la Baza Aeriană a Forţelor Aeriene Spaniole de la Moron, exerciţiul "Typhoon Meet" a reunit peste 20 de aeronave de tip Typhoon, de la modelul F2, până la cel de tip FGR4. Avioanele, aparţinând Forţelor Aeriene din Spania – 11 avioane, Italia – 4, Germania – 3 şi Anglia – 4, au trebuit să facă faţă cerinţelor scenariului propus de exerciţiu: executarea de zboruri în comun, realizarea interoperabilităţii între diferiţi operatori de pe aeronavele Typhoon, executarea de misiuni de luptă aer-aer împotriva unor posibili inamici.

Aria de executare a exerciţiului a fost una extrem de vastă, incluzând aproape toată coasta atlantică a Spaniei (cu puncte de referinţă, în cadrul misiunilor, la Toledo, Albacete şi Huelva). În cadrul pregătirii, "inamicii" au fost asiguraţi prin prezenţa, la exerciţiu, a unor avioane de tip EF-18 (Spania), Mirage F1 (Franţa), AV-8B şi F-16 (Portugalia).

Ultimul zbor pentru F-117 Nighthawk

După 26 de ani de serviciu în slujba Forţelor Aeriene ale SUA, ultimele 4 avioane operaţionale de tip F-117 Nighthawk au efectuat un ultim zbor către Baza Aeriană Tonopah, Nevada, locul de trecere în stare de inoperativitate.

Înainte de decolare, angajaţii companiei Lockheed Martin, foşti piloţi şi numeroase personalităţi au spus adio modelului Nighthawk, mulţi dintre aceştia lăsându-şi semnăturile pe uşile avioanelor. Zborul grupat al celor 4 avioane a avut şi un impact vizual deosebit, aeronavele fiind marcate special – prin desenarea drapelului SUA pe fuzelaje şi inscripţionarea cozilor cu numele unităţilor de care au aparţinut. Cunoscut ca primul avion operaţional "invizibil", modelul F-117 Nighthawk a adunat peste 1.000 de misiuni de luptă şi a deschis calea aviaţiei militare spre modele nedetectabile de radar.

Miting aerian la Cognac

În perioada 31 mai – 01 iunie a.c., în localitatea Cognac, Franţa, s-a desfăşurat un interesant miting aviatic, care a reuşit să prezinte câteva elemente de pitoresc, dar şi de senzaţie din domeniul aviaţiei militare şi civile franceze.

Dintre participanţi s-au remarcat piloţii de la PAF (Patrouille de France), dar şi formaţia de elicoptere Tango Bleu, prezentă în premieră la un miting aerian. Interesantă s-a dovedit a fi şi expoziţia statică, element care a oferit participanţilor oportunitatea de a admira aeronave de tip C-130 Hercules, Eurofighter Typhoon, F-16 Hollandais, UAV-uri SIDM.

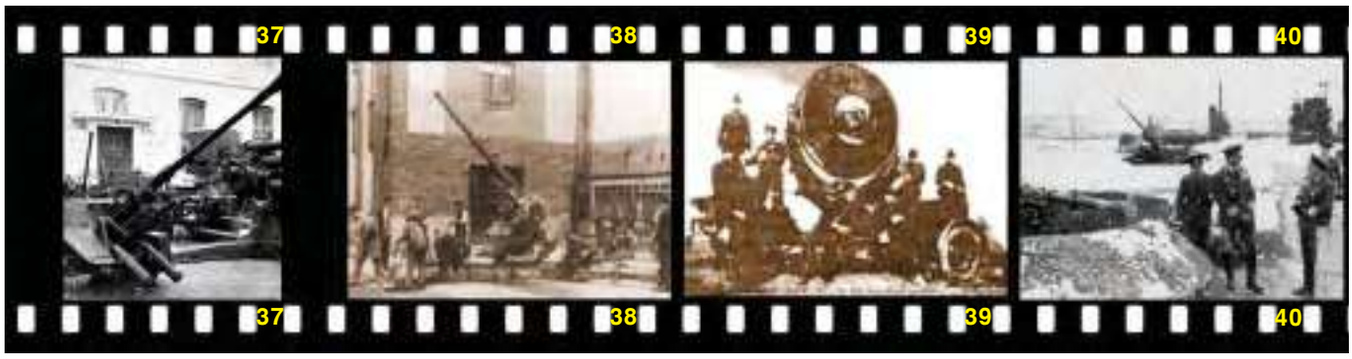
Cei peste 20.000 de participanţi au beneficiat şi de manifestările culturale existente, adiacente mitingului: concerte, concursuri şi chiar lecţii gratuite de pilotaj pentru avioane uşoare.

CHINA PRODUCE ELICOPTERE MI-171

Odată cu debutul trimestrului al II-lea al anului curent, a început producția de elicoptere de tip Mi-171, conform declarațiilor guvernului chinez, acțiune ce vine în confirmarea succeselor oferite de testele executate de Compania Sichuan Lantian Helicopter. Această companie își propune realizarea unui număr de 80 de elicoptere anual, aparate ce vor intra, în principal, în dotarea Corpului de Aviație a Armatei de Eliberare Chineze.

Structurat pe modelul oferit de partenerul rus, compania Mil Moscow Helicopter Plant, elicopterul Mi-171 din varianta chineză va beneficia de softuri adaptate, de o tehnologie nouă în ceea ce privește materialul de construcție a șasiului, precum și de un nou tip de radar. Pentru acest an este estimată intrarea în serviciu a cel puțin 20 de aparate.

Pagini realizate de plutonier major Sorin SĂFTOIU ■



Gen de armă de bază al subsistemului armelor active (de neutralizare şi nimicire) din cadrul sistemului apărării spaţiului aerian, rachetele sol-aer constituie o componentă cu organizare şi funcţionalitate specifice.
Despre exerciţiile tactice cu trageri de luptă executate în poligonul Capu Midia de rachetiştii sol-aer s-a scris de fiecare dată. Au fost descrise tehnica, modul de pregătire şi executare a tragerilor, au fost publicate impresii, dorinţe sau speranţe ale oamenilor, ale profesioniştilor care, indiferent de anotimp sau de starea vremii, sunt pregătiţi să asigure supravegherea şi apărarea aeriană a obiectivelor încredinţate.
Permanentizarea procesului de restructurare şi redimensionare a instituţiei militare din ultima decadă nu putea rămâne fără urmări nici în rândul acestei arme din compunerea Forţelor Aeriene. Astfel, în ultimii ani, au fost desfiinţate o serie de structuri, schimbul de generaţii se face mult mai repede decât în trecut, mentalitatea la nivel de individ în cadrul unui batalion este o mentalitate bazată pe coeficienţi de performanţă, cantitatea a lăsat loc calităţii. Toate aceste transformări însă au fost înregistrate la nivelul resursei umane, la nivelul omului, al specialistului. Un lucru lăudabil, de altfel, întrucât este un truism de mult recunoscut printre manageri că valoarea şi performanţele unei instituţii sunt date de valoarea angajaţilor.
Din păcate, limitările bugetare, care se perpetuează de la an la an, au ca efect imediat întârzierea achiziţionării de tehnică modernă, compatibilă cu evoluţia şi nivelul tehnicii începutului de secol XXI, de tehnică compatibilă cu cea a armatelor partenere.
Întârzierea achiziţionării de tehnică nouă, modernă, riscă să aibă un efect de bumerang, în condiţiile în care an de an, tot mai mulţi specialişti aleg să părăsească sistemul militar pe fondul lipsei de perspective. Ce e cu adevărat alarmant însă este că printre cei care aleg o altă carieră în societatea civilă, mulţi fac parte din generaţiile tinere, dintre cei care ar trebui să participe la asigurarea schimbului de generaţii. Astfel, investiţia în resursa umană, atât de necesară şi de benefică în cadrul oricărei organizaţii, riscă să piardă din consistenţa şi din scopul iniţial.
Pentru a evita o astfel de risipă de resurse şi energie, cu consecinţe negative greu de cuantificat într-un orizont mediu sau mare de timp, este necesar ca factorii de răspundere de la toate nivelurile să ia deciziile care se impun în această direcţie, deoarece pentru a fi cu adevărat profesionişti şi compatibili cu partenerii din NATO nu sunt suficiente numai profesionalismul şi dăruirea oamenilor. Aceste deziderate sunt absolut necesare, dar nu şi suficiente.

Dancing in the rain

As a basic branch of active weapon sub-system (negation and annihilation weapons), surface-to-air missiles are a component of air defense system with distinctively organized and operated.

Exercise ISTRIA 2008 aimed at improving planning and control capability of the 1st SAM Brigade and of SAM and technical Battalion Commands as related to a better training and operational employment. It was also designed to train participating troops for integrated operation in order to become capable to efficiently counter air enemy.

Istria 2008

DANSÂND ÎN PLOAIE

Imagine de campanie

Norii vineţii ce spală autostrada A2 în rafale nervoase ne dau impresia că, deşi am plecat la primele ore ale dimineţii, în loc să ajungem ziua, vom ajunge noaptea la Capu Midia, chiar dacă drumul nu durează mai mult de trei ore. Soarele este prizonierul norilor în această dimineaţă mohorâtă de la mijlocul lui mai, iar asta este o veste nu foarte fericită pentru cei care trebuie să execute trageri cu rachete sol-aer.

Odată ajunşi în tabăra de instrucţie de la malul mării, am realizat că norii s-au mai împrăştiat, în schimb, ploaia ameninţa perimetrul sectorului de tragere. Atmosfera de război din poligon, unde tehnica de rachete sol-aer era dispusă "în formaţie de luptă", cu comandamentele amenajate în corturi de campanie şi antenele staţiilor de radiolocaţie scrutând orizontul în cele trei dimensiuni (azimut, distanţă şi înălţime), era sporită astfel prin prisma condiţiilor meteo.

După un scurt briefing de informare, realizat de ofiţerul de relaţii publice al Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer, **maiorul Adrian Enăchescu,** privind obiectivele exerciţiului, am decis să aflăm amănunte direct de la cei implicaţi, oamenii care deservesc această tehnică.

Racheta în poziţie de luptă!

La umbra amplasamentului de campanie ce marca poziţia punctului de comandă al brigăzii, începuse deja raportul. Comandanţii subunităţilor primeau ultimele precizări în vederea realizării misiunii în cele mai bune condiţii. Activitatea nu a durat mai mult de câteva minute. Oamenii ştiau foarte bine ce aveau de făcut, iar antrenamentele desfăşurate vreme de două săptămâni, pe timpul aplicaţiei, demonstraseră cu prisosinţă acest lucru.

În curând, comandantul unităţii şi, totodată, conducătorul tragerii, **generalul de brigadă Haralambie Oprea**, avea să ordone trecerea subunităţilor în starea de pregătire pentru luptă. Acest lucru permitea urmărirea electronică a elicopterului IAR-330 pe timpul evoluţiei sale deasupra mării, având ca misiune cercetarea aeriană şi maritimă a sectorului de tragere, precum şi verificarea orientării

În coloană, spre rampa de lansare

Ultimele pregătiri înainte de lansare

rampelor de lansare.

"Scopul exercițiului constă în perfecționarea capacității de planificare și conducere a comandamentului Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer și a comandamentelor batalioanelor de rachete sol-aer și tehnic în aplicarea formelor, procedeelor și principiilor de pregătire și ducere a acțiunilor de luptă, precum și în antrenarea trupelor participante pentru a acționa integrat în vederea contracarării acțiunii mijloacelor aeriene ale adversarului", ne-a informat generalul de brigadă Oprea.

În pozițiile de tragere, activitățile pregătitoare lansării rachetelor sunt în toi. Este momentul încărcării rachetelor pe rampele de lansare. Deși servanții făcuseră bătături în palme în urma sutelor de antrenamente făcute pentru a se încadra în baremul de timp alocat acestei manevre, sunt puțin emoționați acum, când lângă fiecare dintre ei se află un membru al echipei de arbitri. Pentru câțiva, emoțiile sunt sporite și datorită faptului că vor manevra pentru prima dată o rachetă reală. Cu racheta-școală, parcă lucrurile păreau ceva mai simple. Este vorba însă doar de un moment psihologic, întrucât emoțiile dispar ca prin farmec o dată cu prima comandă a comandantului de rampă: "Racheta în poziție de luptă!". Mâinile încep să lucreze rapid și sigur, ritmul alert fiind impus de rapoartele scurte ale servanților, care se aud până departe, pe mare: "Servant 1, GATA!", "Servant 2, GATA!", "Servant 3, GATA!". În câteva minute, toate rachetele sunt în poziție de luptă, iar echipele rampelor de lansare și arbitrii părăsesc amplasamentele de tragere.

Matematică sau... poezie?

Tragerile urmează să înceapă dintr-un moment în altul. Privitorii își caută locuri prielnice pentru a putea urmări spectacolul în cele mai bune condiții de vizibilitate și siguranță.

Printre picăturile de ploaie, săgețile rampelor de lansare ale primei subunități se ridică în văzduh. Prima rachetă-țintă este lansată deasupra mării. Antenele cabinei emisie-recepție se fixează pe țintă, iar rachetele urmează instantaneu aceeași direcție. Brusc, se aude mai întâi un declic înfundat, urmat instantaneu de un tunet apocaliptic. Prima rachetă pornește, cu un șuierat prelung, tăind cerul într-un teribil, gigantic și neprietenos arc de foc. Pământul se cutremură, în vreme ce stropii de ploaie par, pentru o fracțiune de secundă, încremeniți în peisaj, suspendați parcă de cer prin fuioarele subțiri de fum ale exploziei. La puțin timp, filmul se repetă, cadru cu cadru. A lansat o altă subunitate, în vreme ce ploaia s-a întețit, jucând parcă rolul de inamic, ceea ce nici nu era departe de adevăr, întrucât norii creează pe ecranele radar un bruiaj pasiv, îngreunând astfel vizibilitatea. Cu toate acestea, racheta urmează o traiectorie precisă, impusă de ofițerul cu dirijarea, iar cercul de foc se stinge undeva, departe, în ciuperca unei explozii. La țintă!

Pe timpul tragerilor, în cabinele complexului, timpul se scurge când prea încet, în momentele ce prevestesc primirea misiunii de luptă, când prea repede, din momentul în care racheta-țintă este lansată.

O rachetă încărcată pe rampă, în poligon, aduce o liniște aproape nefirească în cabine. Liniștea dinaintea furtunii... O concentrare întinsă la maximum pe chipul ofițerului cu dirijarea, al comandantului, pe chipurile operatorilor, de fapt pe chipurile întregului echipaj. Toți știu că în câteva momente vor primi misiune de luptă, iar concentrarea lor se va îndrepta către un punct luminos de pe ecran, spre care trebuie dirijată racheta. Un punct luminos, care trebuie căutat în multitudinea de semnale reflectate de furia mării. Încearcă să se încurajeze reciproc, dar nu prin vorbe, ci prin comenzi și rapoarte scurte, dar precise. Au mai făcut asta de sute, chiar de mii de ori la antrenamente, dar tensiunea combaterii reale a unei ținte, cu o rachetă

Alimentarea rachetei cu oxidant

Locotenent-colonelul Mărgărit Puflea, comandant de batalion, și locotenentul Lucian Ene, ofițer cu dirijarea, în cabina indicare-dirijare, după trageri

de luptă, crește pe măsura trecerii timpului. Din acest calm aparent, peste zumzetul ciclic al ventilației din cabină, răzbate vocea comandantului care anunță lansarea țintei. Apariția acesteia pe ecrane declanșează algoritmul unei acțiuni de combatere. Comenzi și rapoarte se succed în doar câteva secunde, totul culminând cu momentul lansării. "Puneți la pregătire rachetele!"... "Rachetele gata pentru tragere!"... "Batalionul gata pentru tragere!"... "Țintă în sector!"... "Lansare!"..., o respirație care îngheață în plămâni. Cabina tresaltă la propriu, sub ploaia de pietre și pământ ce se abate în urma rachetei care a părăsit rampa și își începe cursa către țintă. O cursă dirijată matematic, secundă cu secundă, prin joncțiunea dintre oameni și computere. "Prindere canal 1"... "Țintă nimicită!" "Bravo, felicitări! Ați fost extraordinari!" – se aude vocea răgușită a comandantului.

Chipurile acestor oameni prind contur abia în momentul în care ies din cabină. Sunt asudate, dar luminoase. Afară îi așteaptă ceilalți membri ai batalionului, bucurându-se ca niște copii. Ofițeri, soldați și gradați voluntari, maiștri militari, subofițeri, cu toții își strâng mâinile și se felicită reciproc. Este descătușarea adusă de satisfacția lucrului bine făcut.

Echipele de luptă ale batalioanelor care au executat trageri cu rachete sol-aer în cadrul exercițiului Istria 2008

Sub zodia lucrului bine făcut

Deși tragerea a decurs bine, **locotenent-colonelul Mărgărit Puflea**, comandantul batalionului, aflat pentru prima dată în această postură la o aplicație cu trageri de luptă, nu are mina unui om fericit decât pentru un moment. Menținerea capacității de luptă a tehnicii și a personalului reprezintă preocuparea majoră pentru comandantul subunității. "Acum, în tranziție, raportul cerințe-posibilități a devenit tot mai defavorabil comandanților. Lipsa banilor ridică tot mai multe probleme. Sarcinile de instrucție au scăzut, în favoarea celor logistice. Asta nu înseamnă însă că ne instruim mai puțin. Cerințele au rămas la fel de mari. Tehnica este așa cum o știm, cu o resursă prelungită (oare până când?). Marele merit pentru menținerea în stare de operativitate aparține profesioniștilor foarte buni care încadrează batalionul. Oamenii înțeleg situația, greutățile cu care se confruntă armata și nu se dau bătuți, dar această stare de lucruri nu poate continua la nesfârșit. Pentru tehnică există maiștri cu experiență, însă la comanda subunităților este nevoie de oameni devotați meseriei, care să știe să mânuiască tehnica și, în același timp, să stăpânească știința și arta de a lucra cu omul. Din păcate, motivația oferită de sistem în acest moment nu acoperă presiunile sociale actuale", sunt gândurile care nu-i dau pace proaspătului comandant de batalion.

Locotenentul Lucian Ene, promoție 2003, s-a aflat deja la a doua tragere în calitate de ofițer cu dirijarea. Deși face parte din tânăra gardă, responsabilitatea sa a fost una majoră în cadrul echipei de luptă. De fapt, de îndemânarea și de pregătirea ofițerului cu dirijarea depinde calificativul batalionului. De stăpânirea sa de sine, în acele secunde atemporale, în care decide metoda de dirijare a rachetei, atârnă munca de un an a întregului colectiv. Este nevoie de stăpânire de sine, de un psihic puternic, de învingător. Nu oricine poate face acest lucru. "A fost o tragere dificilă, din cauza condițiilor meteo. Ionizarea din atmosferă a creat bruiaj pasiv pe ecranele indicatoarelor, ceea ce a condus la un timp foarte scurt între momentul prinderii țintei și momentul lansării rachetei. De asemenea, există o serie de constrângeri datorate atât caracteristicilor rachetei-țintă, cât și limitărilor sectorului de tragere. Însă colegii mei au demonstrat că sunt profesioniști desăvârșiți și cu un efort de echipă am reușit să trecem acest examen cu bine", ne-a declarat cu modestie locotenentul Ene.

Pentru maistrul militar cls. I Marin Boiangiu, cabina emisie-recepție nu mai are nici un secret

La fel ca în cazul oricărei arme, prin excelență tehnice, și în cazul rachetelor sol-aer tot maiștrii militari sunt cei mai apropiați de "nevoile" complexului VOLHOV. După ani de muncă în dispozitiv, s-au atașat cu tot sufletul de meserie și de tehnică. Deși nu o spun, viața lor a fost și rămâne tehnica și serviciul de luptă. Împlinirea ca profesionist nu se poate afla decât la tehnică. Dar viața se schimbă, nu este mereu așa cum am dori noi să fie. Acum, marea lor mâhnire este scoaterea din operativitate și regruparea forțelor și mijloacelor.

Este și cazul **maistrului militar clasa I Marin Boiangiu**. Promoție 1990, acesta a și uitat șirul aplicațiilor cu trageri de luptă la care a participat. Pentru el, cabina emisie-recepție nu mai are de mult secrete. A rezolvat atâtea "defecte" de-a lungul timpului, încât schemele electrice ale unor blocuri le-ar putea reproduce din memorie. O tehnică nouă nu-i dă emoții deloc experimentatului maistru, însă perspectiva unei mutări departe de casă îi dă fiori reci pe șira spinării. "Este foarte dificil, în condițiile actuale, să lucrezi într-o garnizoană departe de casă. Și nu cred că mentalitatea oamenilor este învechită. Sunt alte motive și se știu foarte

bine. Oricum ar fi, noi ne facem datoria. Iar rezultatele pregătirii noastre sunt vizibile, în fiecare an, aici, în poligon", ne-a declarat maistrul Boiangiu.

La doar câteva luni de la absolvirea şcolii de maiştri militari, **maistrul militar clasa a V-a Gina Pupăză** a participat la o aplicaţie cu trageri de luptă. Operator la sistemul de formare a comenzilor, un sistem cheie în evoluţia rachetei spre ţintă, impresiile după prima tragere sunt relevante pentru starea de spirit a celui mai tânăr membru al echipei de luptă: "Abia acum am conştientizat cu adevărat responsabilitatea şi finalitatea muncii noastre. Dincolo de sentimentul împlinirii unui vis, succesul obţinut astăzi, alături de colegii mei, este rezultatul pregătirii cu seriozitate vreme de mai multe luni". Ştie că este doar la început de drum, că mai are multe de învăţat, însă se simte norocoasă că face parte dintr-un colectiv unit, format din oameni responsabili, adevăraţi profesionişti. Am mai aflat de la Gina că fratele său este tot maistru militar şi tot la rachete, dar la Bucureşti, în cadrul batalionului HAWK. Ea a ales "clasicul VOLHOV", deoarece este îndrăgostită de oraşul Braşov, unde ar vrea să stea cât de mult îi va permite cariera militară. Între timp însă, urmează

Maistrul militar cls. a V-a Gina Pupăză, operator pe sistemul de formare a comenzilor rachetei

şi cursurile Facultăţii de Administraţie Publică, pentru că niciodată nu se ştie ce-ţi rezervă viitorul. Iată, aşadar, cum o fată poate deveni un exemplu de urmat într-o lume considerată, până nu demult, ca aparţinând exclusiv bărbaţilor.

Ziua cea mai lungă

Brigada 1 Rachete Sol-Aer a încheiat cu brio exerciţiul de evaluare a pregătirii tehnicii şi personalului. Oamenii **locotenent-colonelului Dinu Ştefănescu**, ai **locotenent-colonelului Mărgărit Puflea** şi ai **locotenent-colonelului Valentin Ranga** şi-au demonstrat din plin profesionalismul. Ei au fost ajutaţi de oamenii de la batalionul tehnic, condus de **locotenent-colonelul Cătălin Berheci.** La final, au fost felicitaţi cu toţii de şeful Statului Major General, **amiralul dr. Gheorghe Marin.**

Însă ziua nu s-a încheiat. În poligon, tragerile continuă. E rândul colegilor noştri, rachetişti ai Forţelor Terestre să-şi dovedească măiestria, lansând cu o deosebită precizie rachete KUB, A-95 şi OSA asupra ţintelor aeriene.

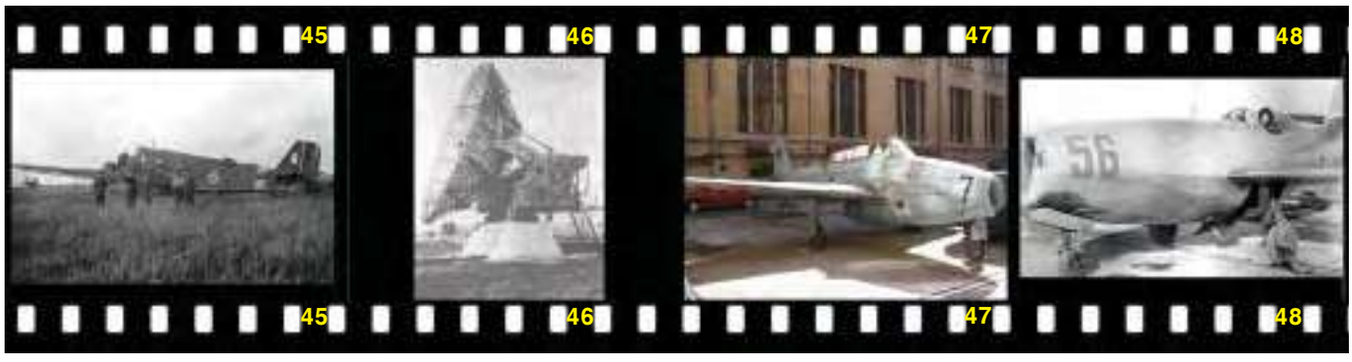
Pentru personalul poligonului, asta este ziua cea mai lungă. Oamenii s-au obişnuit de mult cu programul prelungit. În fiecare an, poligonul Capu Midia găzduieşte mai multe serii de aplicaţii cu trageri de luptă, la care participă unităţi şi subunităţi aparţinând Forţelor Aeriene, Forţelor Terestre, Comandamentului Logistic, SRI sau chiar subunităţi ale altor state partenere, care consideră locaţia de la Capu Midia drept o facilitate deosebită pentru antrenamentul propriilor structuri de artilerie antiaeriană şi rachete sol-aer.

De anul acesta, serviciile oferite de personalul poligonului s-au diversificat, am aflat de la comandantul taberei, **colonelul Virgil Gherghe:** "Începând cu această aplicaţie, serviciul de pregătire şi lansare a rachetelor-ţintă se realizează cu personalul poligonului, fapt ce conduce la o economie importantă de resurse pentru Statul Major al Forţelor Aeriene, în contextul unei astfel de aplicaţii. Până în prezent, acest serviciu era oferit de Electromecanica, contra cost. În ultimul an însă, am instruit personalul poligonului în această direcţie şi azi am probat că putem oferi acest serviciu cu succes".

Şeful Statului Major General, amiralul dr. Gheorghe Marin, a apreciat, la finalul exerciţiului, profesionalismul rachetiştilor

Căpitan Mircea BARAC ■

În poligon, stresul capătă o cu totul altă formă. Nimic nu seamănă cu ce s-a întâmplat cu o zi înainte sau cu un an înainte, chiar dacă, la prima vedere, aşa pare. Fiecare lucru e cu totul nou. Oamenii se schimbă de la an la an, încărcaţi cu alte responsabilităţi, experimentând alte funcţii, alte sarcini. Cei mai în vârstă o simt din plin. Asupra lor, poligonul a lăsat urme adânci, marcate prin calmul şi experienţa cu care privesc fiecare zi ca pe o nouă provocare. Cei mai tineri privesc spre viitor şi încearcă să se adapteze, cuprinşi de o stare oscilantă, un amestec între teamă şi ambiţie, între lamentare şi revoltă. Sunt, toate acestea, urmele unui poligon prin care au trecut multe generaţii şi prin care, cu siguranţă, vor mai trece multe generaţii în lupta lor pentru a-şi confirma profesionalismul. Să sperăm însă că o vor face pe o tehnică modernă, cât mai curând.



Flying the fire line

By the end of May, over 3,000troops were involved in VECTOR 2008 Exercise consisting of live of-shore firings using naval missiles. The Exercise was led by Romanian Navy Command and conducted within an extended area which included the Black Sea, Danube and Danube-Black Sea Channel. The Danube vibrated with echoes of artillery firings. Ship-to-ship missile launching performed from the missile carrier-ship "Pescarusul" was the climax of the Exercise considering the extended and strict cautions taken.

The 86th Air Base in Fetesti was requested to perform air reconnaissance and observation of the firing range at open sea. One MiG 21 LanceR fighter and one IAR 330 Puma helicopter were assigned to accomplish this mission.

PILOT PE LINIA DE FOC

La sfârşitul lunii mai, în cadrul exerciţiului cu trupe şi trageri cu rachete navale reale pe mare – **„VECTOR 2008",** pregătit şi condus de către Comandamentul Flotei al Forţelor Navale Române, desfăşurat în Marea Neagră, pe Dunăre şi pe Canalul Dunăre-Marea Neagră, au fost angrenaţi peste 3.000 de militari. Dunărea a răsunat sub ecoul tragerilor de artilerie de pe nave, iar punctul culminant al exerciţiului, determinat de amploarea şi severitatea măsurilor de securitate, l-au constituit lansările de rachete navă-navă, care au avut ca „bază" nava purtătoare de rachete „Pescăruşul".

Baza 86 Aeriană de la Feteşti a fost solicitată să execute cercetarea şi supravegherea din aer a raionului de tragere, dispus în largul apelor teritoriale româneşti. Pentru misiune au fost alocate un avion MiG-21 LanceR şi un elicopter IAR-330 Puma.

După ce am condensat datele stricte ale exerciţiului, furnizate de **locotenent-comandorul (m.) Ion Burghişan**, am rămas la Borcea, pe aerodromul care, din coasta Dunării, îşi trimite mesagerii în aer, ca să rememorez împreună cu pilotul **locotenent-comandor (av.) Viorel Burnichi** zborul său pe linia de foc:

„Am fost desemnat să execut misiunea de cercetare aeriană cu avionul MiG-21 LanceR. Am decolat la ora stabilită de pe aerodromul Feteşti. Vremea era bună de zbor, cerul senin, în schimb umiditatea din aer era destul de mare şi îmi putea pune probleme în ceea ce priveşte vizibilitatea. Cercetarea din aer are şi o componentă vizuală.

După decolare, am raportat <<totul normal>> şi am continuat traiectul către Marea Neagră. În urcare, am intrat în legătură cu ATC RADAR, comunicându-i poziţia şi nivelul la care sunt. În scurt timp, am ajuns la traversul localităţii Mihail Kogălniceanu, am cerut aprobarea de traversare a axului pistei prin partea de nord, iar cu aerodromul sub planul stâng, am luat <<în piept>> briza umedă a mării.

Urmează decolarea...

Priveam către punctul în care aveam să ies pe mare – verticala poligonului de la Capu Midia. Cum bănuisem, vizibilitatea oblică nu era deloc strălucită. Poate să fi fost aproximativ 6 kilometri, apa mării fiind acoperită de un aer ceţos, care făcea dificilă observarea. În sfârşit, mi-am spus, am ieşit deasupra mării şi, de aici, misiunea mea începea cu adevărat.

Am luat legătura cu punctul de comandă de pe fregata F 222 <<Regina Maria>>. La dirijarea apropiată era un prieten – **Sergiu Divoiu –,** fost coleg de aerodrom pe când eram la Mihail Kogălniceanu, cu care discutasem în amănunt detaliile misiunii la conferinţa finală de planificare. Mi-a oferit foarte degajat datele despre identificare, ca şi cum voia să-mi transmită şi mie starea lui, şi mi-a aprobat intrarea în raionul de tragere pentru cercetarea finală, înaintea lansării. Am răsuflat uşurat, bucurându-mă că până aici totul este în regulă, dar a trebuit să trag şi mai adânc aer în piept pentru că ce era mai greu, abia acum începea.

Sergiu m-a dirijat către latura de sud, unde era poziţionată şi fregata <<Regina Maria>>, iar când am ajuns la traversul lor, mi-a zis:

– Acum eşti << în pupa>> faţă de noi!

M-am uitat în dreapta şi am văzut fregata. Apoi, pe emisie:

– La vedere!

Mă uitam pe formatul electronic al radiolocatorului de bord şi am văzut, limpede şi clar, întreg dispozitivul de pe latura de sud a poligonului desemnat de marinari. Către <<linia fierbinte>> – direcţia de tragere – nu se vedea nimic, însă trebuia să verific.

Am urmat traiectul stabilit cercetând marea: nimic deosebit. M-am uitat către ţărm, se vedea doar o linie închisă la culoare, un pic mai groasă decât orizontul. <<Aha, deci aşa trebuie să vadă marinarii ţărmul când se întorc acasă!>> N-am apucat să îmi termin gândul şi m-am uitat la viteză: 450 de km/h. În căşti, navigatorul:

– Ai în dreapta, la ora 2, drum magnetic 29, 5

Pilotul Viorel Burnichi – confirmat ca instructor de zbor

mile, ţinta!

– Negative contact, am răspuns.

În mod cert vizibilitatea era slabă, dar în următoarele 10 secunde am reperat ţinta. Exact cum apreciasem: vizibilitatea oblică nu era mai mare de 6–7 kilometri.

În timp ce zburam către ţărm pe latura nordică, am mai aruncat o privire către zona de interes în care urmau să fie lansate rachetele, când m-a apelat din nou navigatorul:

– Aprob părăsirea raionului, intră cu M.K. pe aceeaşi frecvenţă, mulţumim pentru participare!

– Confirm, mulţumesc şi eu.

Către casă, am simţit cât de tensionat eram. M-am relaxat, atât cât te poţi relaxa în avion, iar în urmă am aterizat. Eram transpirat de parcă făcusem baie îmbrăcat. Mi-am făcut debriefing-ul, însă simţeam că lipseşte ceva. După o oră de la aterizare, m-a sunat Sergiu Divoiu:

– Burule, misiunea a fost un succes, şeful nostru îţi transmite oficial mulţumiri.

– În regulă, şi eu vă mulţumesc. Mă bucur că am fost de ajutor.

Abia atunci misiunea mea se încheiase şi am putut răsufla uşurat. <<Mission accomplished>>".

Apuntările din pupa

Sub semnele unei continuităţi aşezate şi ale unei durabilităţi dovedite, grupul de piloţi marinari care începeau pregătirea acum mai bine de un an de zile în Forţele Aeriene, astăzi sunt foarte aproape de vremea certificării ascensiunii lor.

În luna mai 2008, în raioanele de dincolo de drumurile navale comerciale, la estul Constanţei, au avut loc pregătirea şi atestarea piloţilor-instructori ai grupării de zbor de la Tuzla, executate în conformitate cu clauzele contractului IAR Braşov – Forţele Navale, parte a programului de livrare a elicopterelor Puma NAVAL. Protagoniştii misiunilor de certificare au fost echipa instructorilor de zbor, condusă de către **Miron Rîndeţean,** pilot şef, responsabil şcolarizare piloţi pentru apuntare din Statul Major al Forţelor Navale, şi **Radu Mihai Bîrlea,** pilot instructor, susţinuţi de o echipă logistică şi de zbor completă, care, pentru câteva zile, au „predat" ştafeta noilor instructori de zbor în ...apuntare. „Elevii" din echipajul certificat nu au fost, cum era de aşteptat, locotenenţii care se instruiesc pe acest tip de elicopter, ci viitorii lor instructori: **comandorul Dorel Duţă,** şi **locotenent-comandorul Alexandru Ionescu.**

Gazda noastră, **căpitan-comandorul Marian Săvulescu, comandantul fregatei F 221 „Regele Ferdinand",** a sintetizat conceptul sub care aviaţia îmbarcată debutează în Forţele Navale: „Conceptul aviaţiei îmbarcate reclamă o platformă de aterizare cu facilităţi minime pentru mentenanţă, adăpost, cazare şi masă pentru personalul navigant, tehnicienii de bord şi specialiştii militarii care, prin munca lor, pregătesc şi menţin <<libelula>> gata pentru misiune permanent. Fregata F 221 <<Regele Ferdinand>> este nava care a participat de la începutul programului la activităţile bilaterale, începând cu faza recepţiei primului aparat Puma NAVAL, din luna mai 2007".

Am răsfoit împreună filele din jurnalul de bord al fregatei F 221 „Regele Ferdinand", acolo unde ultimele zile de zbor au încheiat o etapă de pregătire importantă pentru gruparea de aviaţie de pe navă:

Marţi, 13 mai, ora 09.00: „La posturile de manevră! Pregătiţi rapid nava pentru marş şi luptă!" Vocea ofiţerului de cart, **căpitan Victor Durea,** sună strident în staţia de comunicaţii interne a fregatei. Matrozii, toţi ca unul, răspund ordinului prin comenzi scurte şi rapoarte de situaţie. Rutina lasă loc seriozităţii atunci când ai un standard de îndeplinit;

Ora 09.30: „Comanda, sunt prova: ancora la suprafaţă. Se poate manevra!"– raportează şeful manevrei prova, **căpitanul Alexandru-Adrian Gobjil.** Nava ia drum general nord-est pentru a fi la punctul de întâlnire cu PUMA 141, la ora fixată în program;

Ora 09.45: „La posturile pentru zbor! Controlor de zbor stabileşte legătura cu turnul şi Puma 141!" Ordinul şefului operaţiilor, **locotenent-comandor Mircea Siminic,** anunţă începerea operaţiunilor premergătoare sosirii elicopterului. Pe scurt, echipa punţii de comandă, sub conducerea navigatorului-şef, **locotenent-comandor Bogdan Ţuţuianu,** preia responsabilitatea privind siguranţa navigaţiei. Grupa de vitalitate a navei, sub conducerea comandantului secund, **căpitan-comandor Marinic Mustăţea,** asigură măsurile de siguranţă în zona punţii de zbor, în compartimentele adiacente şi sub puntea principală. Sunt verificate şi puse în poziţia „gata de acţiune" instalaţiile de stins incendiile. Militarii din grupa de vitalitate îmbracă echipamentul special pentru situaţii de urgenţă – stins incendiile. „Veteranii", **caporalii Gabriel Serghei, Victor Climan** şi **Aurel Ghioc,** explică noilor intraţi în echipaj rolul fiecăruia în cadrul echipei. În spatele lor, **maistrul militar clasa I Daniel Calu** verifică structura pusă la lucru;

Ora 09.55: „PUMA 141, sunt F221. Am drum 40, viteza 12, vânt 20 verde, 3 m/s. Aprobăm apropierea";

Ora 09.58: „BRIDGE–FLYDECK. Am Puma la vedere. Aprobaţi apuntarea. GREEN LIGHT!" **Căpitanul Radu-Mihail Rileanu** (FlyDeck Officer) preia controlul pe faza finală de apropiere. La manşă, piloţii vin în priză directă pe spot-ul punţii de zbor;

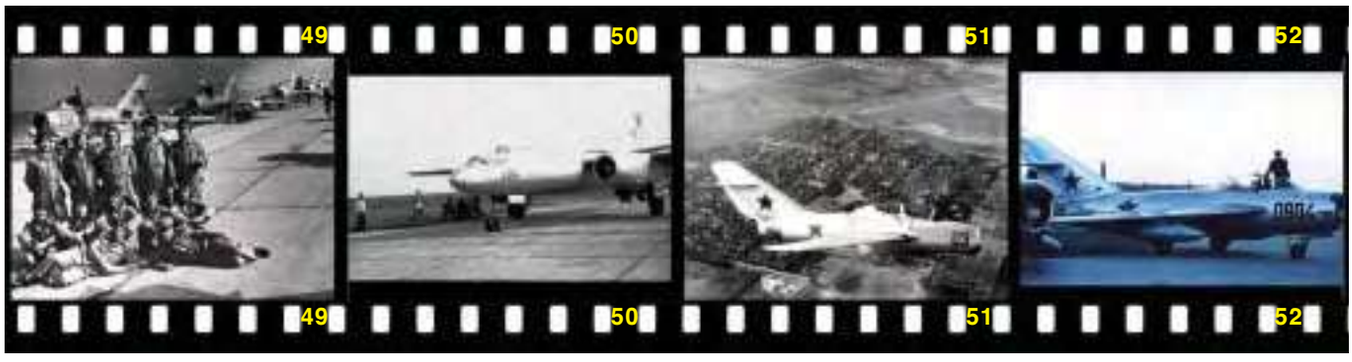
Ora 10.00: 141 aşază roţile pe puntea de zbor. Harponul este acţionat şi elicopterul este amarat. Echipa de siguranţare – **maistrul militar Constantin Ifrim** şi **caporalul Adrian Ilie** – prinde în chingi elicopterul. Echipa tehnică, piloţii-instructori şi piloţii-elevi, coboară pentru debriefing.

Încep activităţile prevăzute în progamul de instruire a piloţilor marinari. Timp de două zile se vor auzi numai „poruncile" navigatorilor cu dirijarea, comandând „VERDE 30, ROŞU 10, vântul relativ...".

Apuntarea pe linie de marş

„La finalul activităţii, am însumat 116 apuntări, în diferite înclinări, la diferite viteze de marş şi valori ale vântului relativ. Mai sunt multe de făcut… Acum, doi piloţi cu experienţă de zbor au primit VERDE pentru zbor deasupra mării şi apuntare pe F 221 <<Regele Ferdinand>> şi F 222 <<Regina Maria>>, iar etapa următoare, instruirea <<mânjilor>>, se vede în orizontul apropiat".
Vânt de faţă, piloţilor marinari.

Comandor (r)
Dumitru BERBUNSCHI ■



Pe data de 25 mai, baza aeriană (Italian Air Force) **Pratica di Mare,** cu aeroportul "Mario De Bernardi", a doua ca întindere din Europa, situată la 20 de kilometri sud-est de Roma, a găzduit cel mai important eveniment aviatic al anului: **"Giornata Azzurra 2008"**. Această manifestare a oferit ocazia de a cunoaşte mai bine, prin intermediul unui mare eveniment de zbor, profesionalismul oamenilor care operează în Forţele Aeriene Militare Italiene – care au împlinit 85 de ani de la înfiinţare – capacitatea de acţiune la care s-a ajuns pentru asigurarea securităţii şi liniştii concetăţenilor săi.

Spectacolul aviatic a concentrat echipe acrobatice europene din Franţa (formaţia „Patrouille de France" – Alpha Jet), Spania (formaţia „AGUILA" – CASA C-101 Aviojet), Polonia (formaţia „ORLIK" – PZL-130), Elveţia (formaţia „Breitling Jet Team" – Aero L-39C Albatros) şi, evident, formaţia naţională de înaltă acrobaţie "Frecce Tricolori" – Aermacchi MB-339, aeronave din serviciul militar al diferitelor ţări membre NATO, şase ore de spectacol de gală, de la 11:30 la 17:30, cu avioane şi elicoptere, în cel mai grandios show aerian italian, gratuit şi deschis pentru public, cu peste 100 de aeronave în expoziţia statică şi în zbor, reprezentând ţări ca Danemarca, Germania, Marea Britanie, SUA, Turcia, Belgia, Slovenia, Bulgaria, Ungaria, Canada, Olanda şi Emiratele Arabe Unite.

Zborul acrobatic în formaţie este una dintre cele mai dificile misiuni aeriene din câte există. Dacă pilotului în avionul lui, într-o evoluţie individuală, îi rămâne doar grija sa, formaţia acrobatică înseamnă altceva. Reclamă armonie şi pregătire comună, respect şi grijă reciprocă, un nivel de excepţie al instruirii în zbor dublate de valori morale şi de camaraderie excepţionale, sincronizare până la identificare perfectă şi acţiune precisă în strictă concordanţă cu grupul. Pentru că reuşita nu mai este individuală. Ea devine a tuturor, pune în joc vieţi şi istorii de oameni, caractere diferite, dar puternice, minţi bune şi experienţe de invidiat, toate subordonate unei cerinţe urmărite cu atrocitate: securitate maximă şi risc diminuat.

Lista de participare a aeronavelor străine, în special din ţările membre ale Alianţei Nord-Atlantice, a fost extrem de interesantă în acest an: România – cu MiG-21 LanceR (simplă comandă în expoziţia statică, iar avionul de dublă comandă a evoluat în cadrul programului de zbor), Mirage 2000 al Forţelor Aeriene Greceşti, F-16 danez, Typhoon englezesc, NF-5 turceşti şi multe altele.

Sub culorile României, piloţi, ingineri şi tehnicieni ai Forţelor Aeriene Române, la bordul a două avioane MiG-21 LanceR şi al unei aeronave AN-26, au răspuns invitaţiei Italiei de a participa la spectacolul aerian naţional găzduit anul acesta de baza militară de la Pratica di Mare. Am decolat din Baza 95 Aeriană Bacău – echipă tehnică, materialele necesare şi aeronavele noastre –, ca apoi, la vremea apusului, să ajungem, după 3 escale – Timişoara, Zagreb (Croaţia) şi Istrana (Italia) – la Pratica di Mare, baza aeriană care ne-a găzduit pentru trei zile.

Piloţii români – **comandorul Cătălin Băhneanu** şi **căpitan-comandorul Valentin Tănasă** –, cei care au evoluat în cadrul mitingului aerian cu un avion MiG-21 LanceR de dublă comandă, secondaţi de **locotenent-comandorul Cătălin Alexandru** şi **căpitanii Sorin Stan** şi **Petrică Havreşciuc,** care au dus şi adus acasă avionul de simplă comandă, sunt cei care au onorat invitaţia de gală a camarazilor italieni.

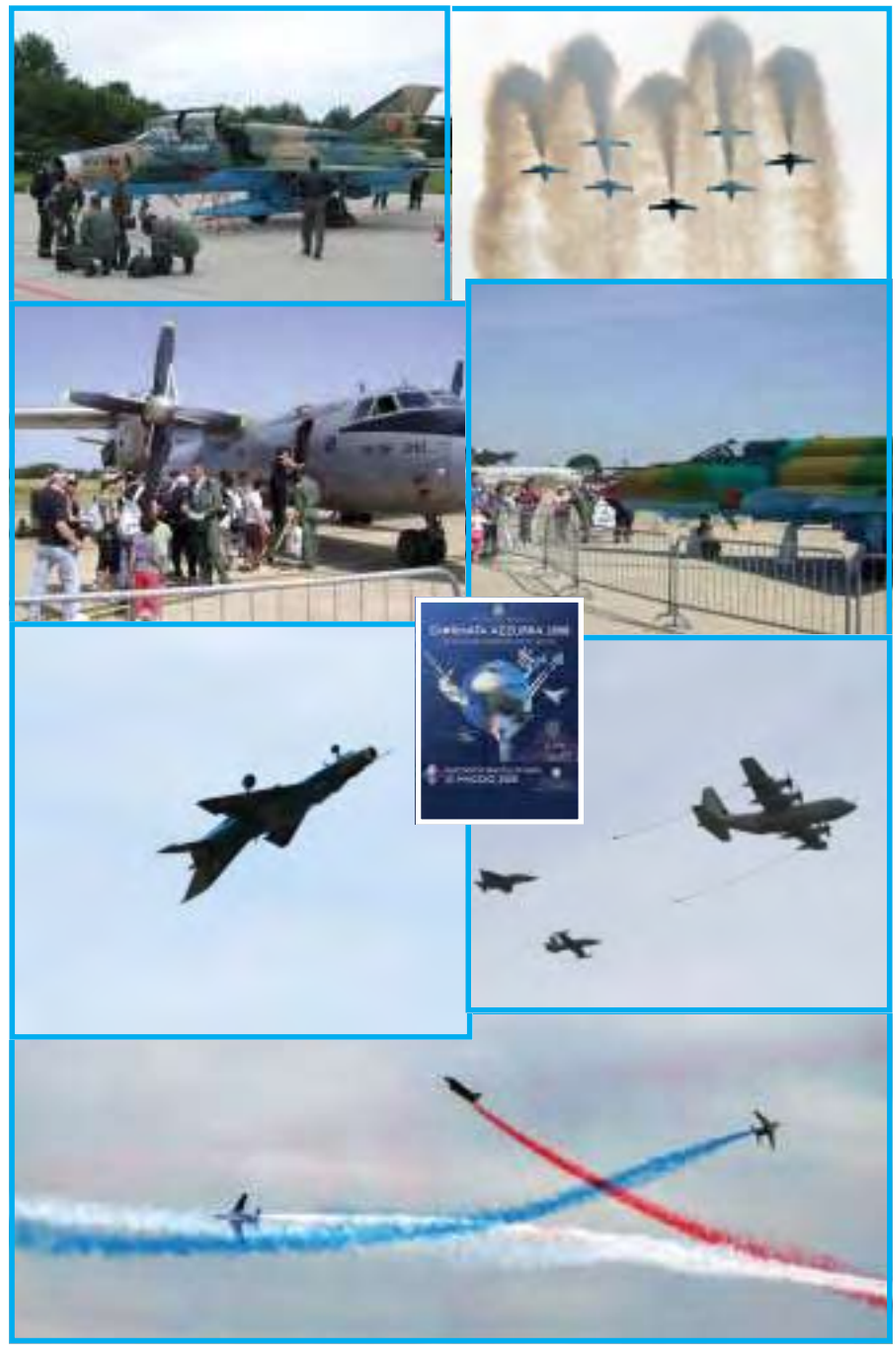
Forţele Aeriene Militare Italiene au concentrat în puternica bază de la Pratica di Mare cam toate aeronavele din inventarul aeronauticii militare naţionale. În acest an a fost conceput şi desfăşurat şi

un “eveniment tactic”, care a urmărit să demonstreze capacitatea de operare a forţelor aeriene dislocate într-o zonă străină, dincolo de frontierele naţionale. În special, scenariul a prevăzut să pună în condiţii de siguranţă un aeroport dintr-o zonă de criză care, ulterior, să poată fi utilizat pentru operaţiuni succesive proprii sau aliate. Evenimentul tactic a implicat, timp de 40 de minute, toate unităţile operaţionale ale Forţelor Aeriene Militare Italiene, dintre care: două aeronave Eurofighter pentru controlul spaţiului aerian, două avioane Tornado şi două AMX, care au simulat un atac la sol executat prin surprindere, două elicoptere HH 3Fs şi un AB-412, de la bordul elicopterelor desantând trupele speciale, menite să asigure condiţiile de securitate necesare pentru aterizarea avioanelor de transport C-27J şi C-130J.

Sub ochii a peste 200.000 de spectatori, cu peste 800 de ziarişti şi fotoreporteri acreditaţi, urmărit de aproximativ 4 milioane de telespectatori, spectacolul aerian de la Pratica di Mare a fost un succes.

Zborul acrobatic cu avioane de viteză mare, zborul demonstrativ în cadrul unor spectacole aeriene, este mult mai mult decât oricare din zborurile obişnuite ale fiecărei zile. Necesită o pregătire îndelungată, constantă şi temeinică, realizarea unui echilibru între „ce poate” avionul şi ce ştie (poate) pilotul, atingerea unor limite dovedit nepericuloase de ambele părţi, dar cel mai mult şi mai greu este modelarea mentalului uman. Nu-i simplu deloc să evoluezi în faţa a sute de mii de ochi şi minţi care te privesc, a altor milioane care te admiră din faţa ecranelor de televiziune de acasă, impunându-ţi degajament şi calm. Nu-i uşor să trăieşti minute în şir la suprasarcini de 5–6 ori mai mari decât propria-ţi greutate, care te strânge şi te apasă ca un corset drăcesc, să fii mereu într-o formă fizică maximă, să-ţi calibrezi manevrele verticale şi cele orizontale astfel încât să respecţi limitele de securitate impuse, să pui avionul în valoare şi să-ţi protejezi resursele, să fii capabil „a te vedea” din exterior, ca şi cum toţi ceilalţi te văd, şi să-ţi corectezi precis fiecare metru de traiectorie. Nu-i deloc facil să atingi performanţa şi excepţionalul spre încântarea tuturor, dar totodată să-ţi aperi viaţa, să zbori acolo unde limitele avionului „stau să cadă“, iar tu să-şi poţi gestiona riscul în pas de metronom, să fii capabil de atenţie, echilibru şi măsură până la ultima secundă dinaintea opririi motorului în locul de rulaj, să zbori ca şi cum te-ai juca, dar să nu te joci cu viaţa ta.

***Comandor (r)* ■**
Dumitru BERBUNSCHI



EXPERIENȚĂ ȘI RESPONSABILITATE

Experience and responsibility

Non-commissioned officer George Prodan, responsible with file records at NATO Sub-register, RoAF Classified Information Protection Section, has served his unit, nation and comrades-in-arms as a Deputy Chief at Receive and Dispatch Center/ ISAF Command.

For him, the story of a mission accomplished within a conflict area summarizes in two words: experience and responsibility. It is our task to "read" the other elements, emotional ones. But only if we like to search beyond … job description.

În dorința, firească de cele mai multe ori, de "bifare" a încă unei misiuni, facem adesea o trecere în revistă sumară printre bravii noștri reprezentanți în teatre sau zone de conflict, printre acumulările dobândite de aceștia în perioadele de detașare de casă și familie, crezând că îndeplinirea atribuțiilor funcționale – criteriu, de altfel, viabil și obligatoriu – trebuie să constituie marja de corectare a oricăror emoții.

Pentru conformitate, am stat de vorbă cu un participant la una dintre misiunile reprezentative ale Armatei Române: integrarea în Comandamentul ISAF din Afganistan. **Plutonierul George Prodan**, subofițer cu evidența la Biroul Subregistru NATO din cadrul Secției Protecție Informații Clasificate a Statului Major al Forțelor Aeriene, și-a servit unitatea, țara și camarazii ca *deputy chief* la Biroul RDC (Receive and Dispatch Center) în cadrul Comandamentului ISAF.

Ceremonia "Medal Parade", de acordare a medaliei NATO de către locțiitorul comandantului ISAF militarilor participanți la misiunea ISAF

"Primul aspect de remarcat este faptul că militarii români trebuie să se descurce pe criteriile impuse de funcțiile respective fără a efectua o pregătire de specialitate anterioară misiunii – de exemplu, colegii din alte armate efectuează un astfel de stagiu de pregătire, cu durata de 1 lună, la Comandamentul NATO de la Stavanger, Norvegia. Efortul nostru se dublează, în aceste condiții, iar recompensele pentru modul de rezolvare și îndeplinire a acestor misiuni nu sunt direct proporționale cu sarcinile de îndeplinit", prefațează subofițerul relatarea despre participarea la misiune.

Desigur, este cunoscută opinia conform căreia militarii români se oferă voluntari doar pentru obținerea unor beneficii materiale, greu realizabile în condițiile de acasă.

"Pentru mine, banii au reprezentat doar unul dintre elementele pe care le-am luat în calcul în sprijinul luării unei astfel de decizii. Provocarea oferită de posibilitatea executării unei misiuni în afara granițelor țării, a cunoașterii și acumulării de experiențe pozitive, a pregătirii profesionale la nivel competitiv au lăsat în urmă emoțiile și trăirile personale (în momentul plecării, soția era însărcinată în 7 luni). Totuși, gândul la ea și la copilul pe care urma să îl cunosc abia la întoarcerea acasă m-au făcut mai puternic, dar și mai uman", se confesează militarul.

"Și condițiile oferite de zona de conflict au contribuit la stimularea unor trăiri emoționale aparte. Sărăcia și mizeria prezente la tot pasul, copii arși de soare cerșind prin colb pentru o sticlă de apă – în cel mai bun caz –, atunci când nu erau folosiți drept scuturi umane, sunt scene greu de imaginat pentru o persoană obișnuită cu facilitățile civilizației specifice secolului XXI. Acest lucru ne doare pe noi, cei care am trecut prin astfel de experiențe. Da, am ajuns cu bine acasă, am îndeplinit misiunea cu succes... Ce contează că experiența acumulată ar putea folosi celor care ne vor urma în contexte similare? Gustul, puțin amar, al nepăsării pentru toate frământările noastre îl simt și acum, deși au mai trecut ceva vreme și evenimente peste noi".

În prezent, plutonierul George prin voluntariat, printre tragediile sau succesele de care au parte fiecare dintre ei, reținând doar perioadele sau numele. Aproape niciodată nu ne interesează povestea din spatele fiecăruia, frământările, dorințele, dorul

Prodan lucrează cu documente. Fie că sunt documente NATO, UE sau naționale, clasificate sau nu, fiecare cu importanța lui, acestea îi oferă, și ele, posibilități de comparație cu procedurile de lucru întâlnite pe parcursul desfășurării misiunii sau, mai exact, cu modalitățile de editare, stocare și transport ale acestora. Legislația noastră din domeniu pare stufoasă, pe alocuri chiar este. Speranța stă în armonizarea acesteia cu aceea care oferă standarde NATO în scopul facilitării executării atribuțiilor funcționale.

"Armonizarea legislației românești cu standardele NATO în acest domeniu este una foarte greoaie datorită mentalităților și stereotipurilor care încă ne mai bântuie. Ghidându-ne după principiul că orice hârtie trebuie înregistrată, că există e-mail-uri oficiale de trimitere-primire documente numai pentru a le printa și a le înregistra, și că dacă nu facem dosare și nu punem ștampilă peste ștampilă nu avem dovezi, am ajuns să obstrucționăm și să întârziem de multe ori unele răspunsuri către aliații din NATO. Oare câți kilometri de dosare ar încăpea pe un DVD dacă ele ar fi scanate? Dacă la arhiva electronică NATO nu utilizezi decât 2 taste ca să accesezi un document, la noi trebuie să <<valorifici>> nenumărate registre, să alergi după o sumedenie de aprobări și trebuie să răsfoiești stive de dosare ca să găsești ceea ce-ți trebuie. Astfel, nu facem altceva decât să uităm de scopul final pentru care se iau aceste măsuri, și anume că **documentele NATO nu trebuie să fie numai protejate, ci și valorificate",** este de părere plutonierul George Prodan.

În concluzie, din experiența subofițerului am aflat că, spre deosebire de România, unde pe linia protecției documentelor NATO mai sunt multe de făcut, acolo responsabilitatea o poartă în exclusivitate individul. Sistemul care primează este cel *"preventiv-corectiv"* și nu *"corectiv-pecuniar".*

Pentru plutonierul Prodan, povestea unei misiuni executate într-o zonă de conflict, se rezumă, în final, la două considerente: experiență și responsabilitate. Celelalte elemente, cele emoționale, rămân în sarcina noastră de înțelegere. Și asta, numai dacă vrem să vedem și dincolo de atribuțiile funcționale...

Plutonier major
Sorin SĂFTOIU ■

Membrii Biroului Receive and Dispatch Center din cadrul Comandamentului ISAF

Schimbarea comenzii ISAF

Generalul David McKiernan **este, începând din data de 3 iunie a.c., noul comandant al trupelor ISAF dislocate în Afganistan, acesta succedându-i generalului Dan McNeill.**

Ceremonia înmânării comenzii a avut loc la Kabul, în prezența președintelui Afganistanului,

Hamid Karzai, a comandantului Forțelor Aliate din Europa, generalul John Craddock, și a comandantului Comandamentului Forțelor Întrunite, generalul Egon Ramms.

Noul comandant ISAF, generalul McKiernan, se află în serviciul militar al Statelor Unite de 36 de ani, vreme în care a îndeplinit diferite funcții de conducere în structuri militare din SUA, Europa, Corea sau Asia. În experiența teatrelor de operații la care a participat generalul McKiernan se regăsesc Sarajevo, Bosnia–Herțegovina, Albania și Kosovo.

www.nato.int

Conferință NATO privind operațiile expediționare

Cerințele necesare pentru a putea susține operațiile militare expediționare au fost tema principală a întâlnirii la nivel înalt a comandanților NATO, a decidenților și experților militari reuniți în perioada 17–18 iunie a.c la Roma, Italia.

Întâlnirea a fost organizată de Comandamentul Aliat pentru Transformare și a fost găzduită la Colegiul NATO de Apărare din Roma.

În cadrul discuțiilor au fost abordate subiecte precum transformarea și modernizarea capabilităților militare necesare susținerii operațiilor expediționare. Scopul principal al reuniunii a fost înțelegerea provocărilor la care trebuie să facă față trupele NATO în cadrul operațiilor desfășurate în secolul XXI.

www.nato.int

MP in Kosovo – Introspection on an in-theater mission

For any Romanian officer, taking part in an international mission in a theater of operations, where Romanian Armed Forces carry out tasks in accordance with Romania's commitments to NATO, is a real challenge and an evidence of professionalism. Each and every of them, whatever the rank, mainly aims at successfully accomplishing the mission and tries not only to be an efficient soldier but also to become a real ambassador of his/her country.

These were the thoughts of Warrant Officer Daniel Sampetru during the six months he spent as a Military Police Officer within the International Military Police – IMP at Kosovo Force Headquarters (KFOR HQ), in Pristina.

POLIŢIST MILITAR ÎN KOSOVO –

introspecţie asupra unei misiuni în teatrul de operaţii

Pentru orice militar român, participarea la o misiune internaţională în unul din teatrele de operaţii unde Armata României este implicată, în scopul îndeplinirii obligaţiilor ce revin ţării noastre în calitate de stat membru NATO, se constituie într-o reală provocare şi într-o certă probă de profesionalism. Fiecare militar participant la aceste misiuni are ca principale obiective să îşi îndeplinească misiunea cu succes şi, totodată, să încerce a fi nu doar un bun militar, cât şi un bun ambasador al ţării sale.

Acestea au fost şi gândurile care m-au însoţit pe tot parcursul celor peste 6 luni de misiune în care am îndeplinit una dintre funcţiile de poliţist militar din cadrul Detaşamentului Internaţional de Poliţie Militară (International Military Police–IMP), la Cartierul General al **Kosovo Force** (KFOR HQ), Pristina.

Încă de la începutul misiunii, am avut şansa de a putea pune în practică multe din cunoştinţele acumulate anterior, dar şi ocazia de a învăţa o multitudine de lucruri noi, specifice unei structuri complexe şi unui mediu de lucru internaţional foarte solicitant. Aş menţiona pentru cititori că funcţiile şi misiunile KFOR sunt îndeplinite de către structuri formate din aproximativ 15.000 de militari, care provin din 35 de state. Una dintre misiunile extrem de importante ale structurii de poliţie militară menţionate este de a veghea la respectarea normelor de securitate şi disciplină în interiorul **Film City** (denumirea KFOR HQ), iar cea de a doua este de a desfăşura activităţi care ţin de securitatea aeroportuară şi controlul specific misiunilor de check in – check out, desfăşurate pe Aeroportul Internaţional Pristina – terminalul militar, conform prevederilor ICAO şi a **SOP**–urilor (Standard Operational Plan) KFOR. Aceste misiuni principale sunt coroborate cu multe altele, însă de o importanţă mai redusă.

Misiunea a fost una deosebit de complexă, cu un grad mare de uzură nu atât fizică, ci mai mult psihică, necesitând o bună cunoaştere a prevederilor instrucţiunilor KFOR. În aceste condiţii, devine evident pentru orice militar că o cunoaştere aprofundată a limbii engleze constituie un real avantaj şi devine un argument vital în a putea comunica, interacţiona, conlucra cu militarii colegi din alte ţări.

Pe timpul misiunii am executat, alături de colegii mei români, polonezi, italieni, irlandezi şi danezi, nenumărate misiuni şi activităţi specifice muncii de poliţie militară (controale, check-point-uri, monitorizare, control şi îndrumare trafic, escortă, investigaţii, control persoane, bagaje şi materiale, folosind aparatura cu raze X de pe aeroport etc.). La toate acestea, s-a adăugat întocmirea de documente (rapoarte, slide-uri, sinteze etc.), folosind standardele şi terminologia NATO–KFOR. Îndeplinirea acestor activităţi cu mult simţ de răspundere timp de 3 luni a condus la decizia de a fi numit Comandantul unui Schimb de IMPs (IMP Shift Leader). Acest lucru a însemnat, în fapt, coordonarea poliţiştilor militari din schimb şi asumarea unei mari răspunderi privind securitatea şi aplicarea prevederilor legale în interiorul cartierului general KFOR.

Un alt aspect pe care aş dori să îl aduc în atenţie este acela al marii familii a militarilor români care execută misiuni în teatrele de operaţii, al modului în care sunt sprijiniţi militarii români nou-sosiţi în teatru de către cei aflaţi deja acolo. Concret, se realizează, într-un timp destul de scurt, un mare transfer de "lecţii învăţate" între cei implicaţi în acţiunile de predare-primire a funcţiilor, datorită unei "nevoi" extrem de mari de informaţii ce pot ajuta şi conduce la reuşita misiunii. Apreciez că toate aceste lucruri sunt de un real folos pentru a "ghida" colegul nou-sosit şi de a-i face o introducere reală în teatrul de operaţii şi în munca pe care o va depune. În afară de acest aspect, conducerea KFOR organizează, în perioada de **"in-processing"**, un instructaj general ce conţine toate aspectele legate de pregătirea personalul nou-sosit în misiune.

În acest context, aş menţiona faptul că am avut onoarea şi bucuria de a executa misiunea alături de alţi militari din cadrul Forţelor Aeriene Române, fapt ce demonstrează, o dată în plus, profesionalismul şi pregătirea personalului categoriei noastre de forţe. Profit de acest prilej pentru a-i menţiona aici pe **locotenent-colonelul Viorel Naca**, pe **căpitanul Bogdan**

Borcilă, pe **plutonierul major Marius Sima**, pe **plutonierii Florin Albu** şi **Marius Ion**, pe **maistrul militar Daniel Popa**, ca să numesc doar câţiva dintre cei care au răspuns prezent la misiunea KFOR din Balcani şi care au îndeplinit funcţii şi misiuni diverse, de la control armamente, CIMIC şi poliţie militară, la activităţi în domeniul logistic. Alţii au sosit pe parcurs, ca urmare a procesului de rotire specific acestor misiuni, şi am fost deosebit de bucuros să constat că toţi şi-au îndeplinit misiunile, fiind apreciaţi şi respectaţi de către comandanţii lor direcţi. Pentru noi toţi, sentimentul creat de vederea unui avion al Forţelor Aeriene Române aterizând acolo, departe de ţară, însemna mai mult decât ceea ce părea la prima vedere...se constituia ca singura noastră legătură cu ţara şi arăta capacităţile aviaţiei militare române. Iar acest lucru era apreciat de toţi militarii prezenţi, indiferent de naţionalitate, la adevărata lui valoare.

Un alt aspect al unei astfel de misiuni este permanenta "muncă de ambasador" desfăşurată pe parcursul misiunii. Trebuie să fii tot timpul cel care găseşte soluţii la problemele cotidiene ce apar în lucrul cu oameni care provin din ţări diferite, au păreri sau opinii diferite şi care, nu o dată, pun în discuţie probleme sensibile. În aceste situaţii, am avut şansa de a putea pune în valoare cunoştinţele acumulate anterior în domeniul relaţiilor militare internaţionale. Rezultatele au constat într-o cooperare foarte bună cu militarii şi personalul civil străin, crearea de multiple legături şi prietenii şi sentimentul de a face parte dintre cei care alcătuiesc această mare familie numită KFOR. Trebuie să precizez faptul că pe timpul executării acestui tip de misiuni, lucrul în echipă este vital, nu o dată viaţa ta sau a colegilor depinzând de capacitatea de a rezolva în echipă, în mod corect, coerent şi decisiv, situaţii dintre cele mai diverse şi complexe ce pot apărea în teatrele de operaţii.

Am încheiat misiunea cu mulţumirea de a fi putut raporta la final "misiune îndeplinită" şi cu certitudinea că prin prezenţa mea acolo, în Balcani, am ajutat la păstrarea păcii şi securităţii într-o regiune plină de frământări istorice.

Pentru toţi cei aflaţi în misiune sau care intenţionează să participe la acest tip de misiuni, le urez din toată inima **MISIUNE UŞOARĂ**!

Plutonier major
Daniel SÎMPETRU ■

Plutonierul major Daniel Sîmpetru, alături de colegii din Detaşamentul Internaţional de Poliţie Militară

Forţa Kosovo (KFOR), desfăşurată de NATO în Kosovo în cea de-a 78-a zi a campaniei aeriene lansate de Alianţă în martie 1999, a avut ca scop stoparea unei catastrofe umanitare ce se prefigura în provincie datorită luptelor dintre forţele militare şi cele ale poliţiei sârbe şi etnicii albanezi, pe fondul unui conflict etnic extins pe întreaga perioadă a secolului XX. Campania aeriană din 1999 era cea de a doua lansată de NATO în provincie şi avea ca argument un an de lupte în urma eşecurilor internaţionale de a rezolva situaţia pe cale diplomatică.

Primele contingente KFOR au intrat în Kosovo în data de 12 iunie 1999, iar până la data de 20 iunie, retragerea forţelor sârbe din provincie se încheiase.

KFOR a fost o forţă alcătuită iniţial din 50.000 de militari din statele membre NATO sau partenere, sub o comandă unică. Până la începutul anului 2002, KFOR fusese redusă la 39.000 de militari. Îmbunătăţirea securităţii în regiune a făcut ca până la sfârşitul anului 2003, KFOR să numere numai 17.500 de militari.

Violenţele etnice între sârbi şi albanezi au reizbucnit în martie 2004, moment în care au fost atacate inclusiv trupele KFOR. Drept urmare, NATO a iniţiat un plan pentru situaţii de urgenţă, în baza căruia a suplimentat contingentele KFOR cu 2.500 de militari.

În august 2005, Consiliul NATO a decis restructurarea KFOR, înlocuind cele patru brigăzi multinaţionale existente cu cinci grupări operative. Această schimbare a permis o mai mare flexibilitate de acţiune a KFOR în toate sectoarele provinciei. De asemenea, s-a optat pentru o mai strânsă colaborare cu poliţia şi populaţia locală.

În decembrie 2007, miniştrii de externe ai ţărilor membre NATO au fost de acord că trupele KFOR trebuie să menţină securitatea în Kosovo, în baza Rezoluţiei 1244 a Consiliului de Securitate al Naţiunilor Unite, deşi Consiliul NATO decisese altceva.

În prezent, provincia şi-a declarat independenţa şi, în timp ce KFOR continuă să păstreze pacea în Kosovo, se desfăşoară planuri de ajutorare a noii ţări, astfel încât aceasta să se ocupe de propria securitate. În decursul anului curent, Kosovo preconizează lansarea propriei armate, care se va numi Forţa de Securitate a Kosovo (KSF). Comparativ cu celelalte forţe militare din Europa, KSF va fi mică şi puţin echipată, efectivul fiindu-i limitat la 2.500 de soldaţi activi şi 800 de rezervişti. Armata va răspunde în principal de reacţia în situaţii de criză, ordonanţa privind eliminarea explozibililor şi protecţia civilă.

ŞCOALA ROMÂNEASCĂ DE ZBOR DIN ANGOLA

În anii dintre cele două războaie mondiale, aviatorii români au văzut pentru prima oară sub aripile lor pământul nisipos sau acoperit de junglă al Africii. Era epoca raidurilor exotice, demne de prima pagină a ziarelor, cu distanţe lungi, privelişti monotone şi umiditate schimbătoare; cu dezamăgiri şi jertfe inerente, zburătorii noştri au scris istorie, iar avioanele lor, fabricate la Bucureşti sau la Braşov, s-au comportat admirabil. Cine îşi mai aminteşte astăzi de teleormăneanca Irina Burnaia care, în februarie 1935, a ajuns, însoţită de un alt mare aviator, Petre Ivanovici, la Entebbe, lângă lacul Victoria? Câteva luni mai târziu, la 12 aprilie, murea la Cairo, epuizat de friguri, comandorul Gheorghe Bănciulescu, primul om din lume care a pilotat cu proteze la ambele picioare. Îl însoţea într-un raid african pe principele George Valentin Bibescu, care la acea dată era preşedinte al Federaţiei Aeronautice Internaţionale. Tot în 1935, la sfârşitul lunii mai, trei echipaje româneşti au atins sudul ,,continentului negru", aterizând la Capetown. În deceniile următoare, zborurile spre Africa s-au banalizat. Au apărut avioane comerciale mari, cu motoare puternice, care efectuau fără probleme curse în folosul companiilor aeriene. Şi totuşi, peste timp, în anii 1981–1982, unor aviatori români le-a fost dat să trăiască încă o mare ,,aventură africană", tot în condiţii grele şi tot cu aparate de zbor construite în România. Regimul politic de la Bucureşti luase atunci hotărârea să îi ajute pe angolezii lui Agostinho Neto să pună bazele unei şcoli militare de pilotaj, iar în acest scop s-a constituit ,,Grupul Sirius", pus sub comanda generalului Aurel Niculescu.

Elemente de background

Istoria modernă a statului angolez are coordonatele politice şi economice tipice ţărilor africane. Vreme de secole subiect al luptei pentru dominaţie colonială a unor puteri europene, Angola a devenit independentă în anii Războiului Rece, dar s-a văzut sfâşiată de grupări rivale, ,,consiliate" fie de către Moscova, fie de către Washington. Aşezată în jumătatea sudică a Africii, pe coasta Atlanticului, a devenit colonie a Portugaliei la jumătatea secolului al XVII-lea. După al Doilea Război Mondial, pe măsură ce tot mai multe state africane îşi proclamau independenţa, portughezilor le era din ce în ce mai greu să îşi menţină controlul în regiune. Mai multe mişcări naţionaliste începuseră să intuiască posibilitatea de a ajunge curând în fruntea statului angolez independent. Una dintre acestea a fost Mişcarea Marxistă Populară de Eliberare, înfiinţată de Agostinho Neto în Luanda, în 1956. În 1975, după proclamarea independenţei, gruparea lui Neto a preluat puterea. În sprijinul acesteia au venit imediat Uniunea Sovietică şi Cuba, care au trimis arme, consilieri şi trupe. Statele Unite şi Africa de Sud au sprijinit facţiunea UNITA, condusă de Jonas Savimbi, iar drumul spre declanşarea unui lung şi sângeros război civil a fost, astfel, deschis.

Pregătirea misiunii

La sfârşitul anilor '70, Nicolae Ceauşescu a decis să îi ajute pe oamenii lui Agostinho Neto să îşi constituie o şcoală militară de pilotaj. Comuniştii angolezi controlau nordul şi centrul ţării şi doreau să îşi formeze o armată modernă. ,,Fusese o licitaţie – îşi aminteşte astăzi generalul Aurel Niculescu – pe care am câştigat-o noi. Mai participaseră Uniunea Sovietică, Elveţia şi Portugalia. Noi am oferit un preţ mai mic, valoarea contractului se ridica undeva pe la 32 milioane de dolari, o perioadă de şcolarizare mai scurtă, dar cu rezultate bune şi aparate de zbor pe trei categorii: avion monomotor, bimotor şi elicopter. În plus, în afară de personalul navigant, urma să pregătim şi personal de comandă şi stat major, personal tehnic, personal de logistică".

Aparatele de zbor erau fabricate în România şi urmau să rămână în Angola după ce românii reveneau în patrie. Douăsprezece dintre aparate erau IAR 823, avionul românesc monomotor standard pentru şcoală, faza I, fabricat la Braşov. Mai erau şase bimotoare BN2 ,,Islander", fabricate în licenţă la Bucureşti, şi şase elicoptere IAR-316B, realizate tot la Braşov (licenţă Aerospatiale Alouette III). Grupul care urma să plece în Angola era format din circa 150 de persoane: instructori de zbor, ingineri militari, maiştri militari, subofiţeri şi translatori. Pregătirea misiunii s-a făcut în anii 1979–1980, la Boboc, lângă Buzău. Grupul şi-a luat iniţial denumirea ,,Siriu", după muntele din apropiere, mai târziu, în Africa, devenind ,,Sirius". Cursurile de stat-major, navigaţie sau motoare, materii ce urmau a fi predate elevilor angolezi, au fost traduse de filologi în limba portugheză, iar viitorii profesori le învăţau în această formă. S-au studiat istoria şi geografia Angolei, mentalitatea şi comportamentul populaţiei.

Iniţial, angolezii au ales ca loc de constituire a şcolii de zbor localitatea Lobito, aflată pe malul Atlanticului, la vreo 200 de kilometri sud faţă de capitala Luanda. Cum nu aveau decât o pistă şi un turn de control, au renunţat la această locaţie şi s-au decis pentru Negage, unde era o fostă cazarmă a aviaţiei portugheze. Generalul Niculescu a făcut o vizită la noua locaţie, însoţit de generalul Dumitru Balaur, adjunctul comandantului Aviaţiei Militare. ,,Aveau acolo pistă, hangare, popotă, dormitoare, tot ce trebuia. Dar, ca să putem începe şcoala în 1981, am stabilit cu generalul Balaur să facem săli de clasă în anexele hangarelor. Era nevoie de vreo şapte-opt săli pentru piloţi, navigatori, tehnicieni, servicii, logistică, stat-majorişti şi punct de comandă. Pista era betonată şi avea 1.200 de metri. Era pe o coamă de deal. Când veneai la aterizare pe această pistă, aveai impresia că vii pe un portavion. Am ajuns la concluzia că se poate face şcoala la Negage", rememorează generalul Niculescu. Locuinţele românilor urmau să fie la

marginea orașului, într-un cartier care aparținuse portughezilor.

În gura lupului

La sfârșitul anului 1980, etapa pregătitoare s-a încheiat. Cei 150 de membri ai grupului au primit uniforma specială a misiunii, de culoarea nisipului, și insigna, cu inițialele ENAM – **Ecole Nacional d'Aviação Militar**, ambele concepute în România. Avioanele și cea mai mare parte a bagajelor au fost trimise în Angola cu vaporul, sub supravegherea inginerului-șef al grupului, colonelul Gheorghe Tănase, și a șefului logisticii, colonelul Aurel Macri. În primele zile ale anului 1981, a fost programată plecarea celorlalți români, cu un avion Boeing 707 al companiei aeriene angoleze. Astăzi, generalul Aurel Niculescu zâmbește când își amintește: ,,Am decolat și am venit imediat la aterizare, pentru că nu intrase roata din față. Pilotul a lestat petrolul în zona Alexandria – Roșiori de Vede. Revenind pe aeroport, avionul nu a mai putut pleca imediat. Ne-am suit în autobuze și am mers acasă. Am revenit după câteva zile și am plecat la Luanda. Au fost opt ore de zbor, fără escală. Am decolat seara la ora zece și am ajuns dimineața, pe la șase. Era iarnă la București, iar în capitala angoleză ne-a lovit un aer înnăbușitor. Acolo era vară, timp uscat. Am fost preluați de ambasadorul Ion Moraru, care ne-a asigurat cazarea peste noapte, la ambasadă. Culesese saltele de prin toată Luanda și le întinsese peste tot, pe holuri, prin birouri, prin grădini. A doua zi au venit niște autobuze date de angolezi care ne-au dus la aerodrom și am plecat cu un Antonov 26 la Negage; ca să ne transporte pe toți, avionul a făcut două drumuri. Când am ajuns acolo am constatat că fusesem trimiși cam în gura lupului, acasă nu ni se spusese nimic despre asta. Ceilalți umblau înarmați până în dinți, cei din UNITA erau destul de activi. De multe ori sovieticii ne informau, în special seara: <<*dați ordin oamenilor dumneavoastră ca în seara aceasta să nu iasă din locuințe*>>. Atunci apăreau grupuri din UNITA, de răzvrătiți, care atacau diverse puncte în zonă. La un moment dat, i-am cerut omologului meu să ne dea armament, iar el ne-a dat AKM-uri. Am făcut și o ședință de tragere cu oamenii noștri. Însă aveam și noi în mijlocul nostru informatori, fără ca eu să știu, dar pe măsură ce a trecut timpul am aflat despre aceste aspecte. Ei au comunicat, prin ambasada noastră, în țară, că ne-am înarmat. Așa că am primit ordin să renunț la armament. Am trecut la executare, nu aveam ce să fac." Șeful grupului de români era păzit de o gardă formată din trei soldați angolezi. După un an, unul a fugit la UNITA.

„Cu toate acestea, populația era foarte docilă, foarte înțelegătoare, ne-au primit foarte bine, ne-am simțit bine acolo. Am certitudinea că față de noi au avut o conduită mult mai prietenească decât față de sovietici, bulgari sau cubanezi. De altfel, noi ne-am dus acolo fără pușcă, fără gloanțe, fără nimic".

Per Aspera, Ad Astra

Una dintre primele surprize a fost să se constate că unii angolezi din zonă aveau legături cu România. ,,Bine ați venit, camarazi români!", ne-a întâmpinat, în limba noastră, șeful unei structuri zootehnice din zonă. Vorbea fluent românește, având studii agrotehnice la București. Chiar și secretarul de partid

al regiunii, un om deosebit de influent, îl chema Quarta-Punza, avea doi copii la studii în România. Între timp, sosiseră și aparatele de zbor. Au fost aduse în cutii până la Luanda, unde erau montate de către o echipă tehnică românească și duse pe calea aerului la Negage. În primele săptămâni s-a muncit pe rupte, zi-lumină, la amenajarea cazărmii și a locuințelor. Oamenii s-au transformat în zidari, zugravi și decoratori. La început nu au avut lumină electrică, iar apa era puțină. Când generalul Niculescu a verificat bazinul care alimenta micuța comunitate românească cu apă potabilă, a constatat că locuitorii din Negage își spălau acolo rufele, iar când a mers la brutăria care îi aproviziona cu pâine, a descoperit că acolo lucrau copii cu boli de piele. Vorbind cu primarul localității, situația a fost remediată. În ceea ce privește mâncarea, aceasta era adusă din țară lunar, cu un avion de transport.

La 15 ianuarie 1981, Școala Națională de Aviație Militară s-a deschis oficial, în prezența ministrului apărării din Angola. Comanda școlii și cazarmarea erau angoleze, în rest, organigrama era completată cu personal românesc. În primele luni s-au făcut doar cursuri teoretice, iar de la 1 aprilie au început zborurile cu elevii. S-au făcut la început ture de pistă. După câteva zile, zona de survol a fost extinsă, apoi s-a trecut la exerciții simple de acrobație aeriană. S-au executat și elemente de întrebuințare a avionului IAR 823 în situații de luptă, simulându-se atacul la sol. În plus, s-a luat decizia ca elevii angolezi să execute salturi cu parașuta din elicopterul IAR-316B. ,,I-am lansat prin pustietățile acelea și i-am așteptat să revină la unitate. Unul a venit a doua zi", povestește generalul Niculescu. Din nefericire, în iunie 1981, a avut loc și un accident de zbor. Un aparat IAR 823 s-a prăbușit la câteva secunde de la decolare, oprindu-se motorul. Și-au pierdut viața maiorul Gheorghe Preda și elevul angolez. La sfârșitul lunii noiembrie 1981, cursurile anului I s-au încheiat, Grupul ,,Sirius" venind în țară, pentru a se întoarce în primele zile ale lunii ianuarie 1982. A urmat încă un an de muncă, dar fără alte tragedii. Ultimul zbor a avut loc la 15 decembrie 1982. A fost un zbor simbolic, executat de generalul Aurel Niculescu, cu un IAR 823, timp de 45 de minute. Era și ultimul zbor al carierei sale. Avea 62 de ani și știa că, venind în țară, urma să se pensioneze. Au fost apoi predate toate materialele școlii angolezilor și s-a zburat, în ultimul zbor al misiunii, spre București.

Profesor Sorin TURTURICĂ ■

Romanian Flight Training School In Angola

Between the two world wars Romanian airmen could see for the first time under their wings African sandy soil or jungles. It was an era of exotic travels, dominating newspapers headlines, long-distance journeys with monotonous scenery and changing humidity. Facing disappointment and paying unavoidable prices, our airmen wrote pages of glorious history and made known to the world their astonishing aircraft built in Bucharest or Brasov factories.

Over years and years, in early 80's, Romanian pilots had a new chance to experience a great "African adventure": also under adverse circumstances and using Romanian-made aircraft. The political regime in Bucharest had made the decision to lend a hand to Agostinho Neto's Angolans with laying the foundation of a military flight school. To this end, authorities of the time established a detachment, so-called "Sirius Group" under General Aurel Niculescu's command.

Sărbătoarea... polimerilor

– 85 DE ANI DE LA ÎNFIINȚAREA PRIMELOR STRUCTURI DE APĂRARE NBC (CHIMIE MILITARĂ) ÎN ARMATA ROMÂNIEI –

On May the 15th, this year, we celebrate eighty five years since the establishment of first NBC Defence structures (military chemistry) in the Romanian army. The development of this structure is remarcable and we are sure that, for the future, his complexity and reliability will count more and more in every army doctrine.

Gazele toxice, baza piramidei de dezvoltare a chimiei militare, au constituit un mijloc de luptă redutabil încă din Primul Război Mondial. Folosirea acestora a provocat, pe fronturile europene, peste 1.300.000 de victime omenești, numărul morților fiind de aproximativ 90.000. În ciuda dezaprobării publice referitoare la utilizarea armelor chimice și a prevederilor Protocolului de la Geneva, care interzicea folosirea pe câmpul de luptă a agenților toxici, tot mai multe state au început să dezvolte programe chimice de înarmare ori să achiziționeze asemenea arme, iar proliferarea și perfecționarea acestora au continuat nestingherite, astfel încât, în arsenalele multor armate, s-au stocat cantități imense de muniții chimice și vectori de transport la țintă.

Istoria armatei noastre consemnează, prin *Înalt Decret Regal*, la 1 ianuarie 1925, înființarea *Serviciului Apărării Contra Gazelor*, organ special și permanent ale cărui atribuții erau studierea și rezolvarea tuturor chestiunilor având legătură cu gazele de luptă pentru trupele de uscat, marină și aviație militară.

Înzestrarea cu echipamente de apărare contra gazelor a constituit o preocupare majoră a Direcției Chimice Militare în perioada interbelică, astfel că, înaintea declanșării celui de-al Doilea Război Mondial, s-a reușit o reducere semnificativă a materialelor de protecție de primă necesitate provenite din importuri. În 1936, a fost înființată, la București, *prima fabrică de materiale de protecție contra gazelor* care, spre sfârșitul anului 1938, realiza cea mai mare parte din necesarul de măști al armatei (aproximativ 60%).

Pe timpul desfășurării celui de-al Doilea Război Mondial, gazele toxice nu au fost întrebuințate pe fronturile din Europa, dar munițiile chimice s-au aflat aproape de teatrele acțiunilor militare. Comandanții români au luat măsuri preventive de protecție individuală și colectivă, iar pe ambele fronturi, în campaniile estice și pe frontul antihitlerist, trupele de apărare contra gazelor au fost prezente cu subunități până la valoarea unei companii chimice (eșalon de armată).

Desființate temporar din dispoziția Comisiei Aliate de Control, încă înainte de sfârșitul războiului, structurile chimice au devenit prea curând necesare, locul și rolul acestora în cadrul forțelor noastre armate fiind determinate de întrebuințarea celei mai de temut arme de distrugere în masă – bomba atomică și consecințele acesteia, declanșarea cursei înarmării nucleare, schimbările majore petrecute în domeniul strategiei militare ca urmare a pericolului întrebuințării acestei arme, prezența trupelor străine pe teritoriul național și, mai târziu, de calitatea de stat membru al Tratatului de la Varșovia.

Decontaminare radioactivă a tehnicii de luptă cu ajutorul țijei cu robinet

Astfel, la 15 septembrie 1948, a luat ființă *Direcția Apărării Antichimice*, structură care, începând cu data de 4 iulie 1951, își schimbă denumirea și devine *Comandamentul Trupelor Chimice*. Această structură este „responsabilă" pentru gestionarea elementelor specifice chimiei militare timp de 4 decenii: instrucția specifică apărării NBC în întreaga armată și a structurilor de armă; învățământul de formare, perfecționare și specializare a cadrelor de chimie militară; pregătirea de mobilizare a unităților și subunităților chimice; cercetarea științifică, experimentală și aplicativă și elaborarea actelor normative de specialitate; activitatea specifică în cadrul Tratatului de la Varșovia; logistica armei.

În prezent, problemele apărării NBC sunt gestionate de către compartimentele de apărare NBC existente la statele majore ale categoriilor de forțe și de ofițerii NBC din compartimentele operații, informații și logistice ale structurilor de nivel operativ și tactic.

Concret, există *Sistemul de Avertizare și Raportare NBC*, sistem ce se află în plin proces de operaționalizare structurală și acțională. În contextul actual, Armata României parcurge un proces viguros de modernizare și perfecționare, iar această categorie, **Apărare NBC**, își caută definirea locului și rolului în cadrul organizației militare.

Apărarea NBC, prin dorința afilierii la cele mai noi standarde, se dorește a reprezenta un tip de sprijin al acțiunilor întrunite. Aceste acțiuni includ un ansamblu de măsuri planificate și executate continuu, într-o concepție unitară, pentru îndeplinirea misiunilor în condițiile pericolului întrebuințării armelor chimice.

Sărbătorirea, în acest an, a 85 de ani de la constituirea primelor structuri de chimie militară, devine, sine die, atât un prilej de înălțătoare aducere aminte și de cinstire a memoriei celor care, cu mintea și cu fapta, au trudit pentru împlinirea unui ideal profesional și afirmarea identității **Chimiei Militare** și, ulterior, Apărării Nucleare, Biologice și Chimice, cât și un moment ce obligă actuala generație de specialiști NBC să continue cu devotament, profesionalism și pasiune tradiția acestei specialități în Armata României.

Operațiune de detecție și identificare a substanțelor toxice

Plutonier major
Sorin SĂFTOIU ■

NATO va institui în Estonia un Centru de Apărare împotriva Atacurilor Virtuale

Șapte țări membre NATO au semnat, în cursul lunii mai a.c., un acord pentru înființarea unui centru de cercetare care să întărească

mijloacele de apărare ale Alianței împotriva atacurilor pe internet, văzute ca o amenințare din ce în ce mai mare la adresa bazelor de date militare și civile.

Centrul va fi localizat în Estonia, țară care a fost lovită anul trecut de un val fără precedent de atacuri virtuale, ce au paralizat atât rețelele guvernamentale, cât și pe cele ale unor companii. Miniștrii apărării din Estonia, Letonia, Lituania, Germania, Italia, Spania și Slovacia au semnat acordul pentru a pune la dispoziția centrului din Tallin fonduri materiale și specialiști.

„Este un efort comun de a uni cele mai bune creiere pentru apărarea rețelelor virtuale", a declarat generalul american James Mattis, comandant NATO responsabil de modernizarea militară. SUA se vor alătura proiectului ca observator, dar și alte țări membre NATO vor putea să se alăture în viitor.

Centrul de Apărare va intra în funcțiune din august, deși deschiderea oficială este programată pentru anul 2008. Treizeci de specialiști din mai multe țări vor activa, pentru moment, acolo.

www.nato.int

MĂNĂSTIREA DINTR-UN LEMN – O FEREASTRĂ SPRE RAI

Mănăstirea Dintr-un Lemn este situată în comuna Frâncești, județul Vâlcea, și poartă hramul Nașterea Maicii Domnului. Așezământul monahal datează din vremea lui Matei Basarab (anul 1635) și de-a lungul existenței sale a trecut prin mai multe etape de construcție, consolidare și restaurare. Astfel, în perioada anilor 1653–1658, banul Preda Brâncoveanu construiește un complex de edificii și o biserică din piatră, iar în anul 1715, Ștefan Cantacuzino restaurează în întregime clopotnița mănăstirii și Casa Domnească. În perioada anilor 1938–1940, Ministerul Aerului și Marinei restaurează întregul ansamblu monahal, acesta devenind astfel, în mod simbolic, loc de închinare și rugăciune pentru aviatori și marinari.

Specificul acestei mănăstiri constă în aceea că bisericuța, conform tradiției, ar fi fost ridicată din lemnul unui singur stejar, din această pricină luând denumirea „Dintr-un Lemn". Importanța duhovnicească a acestui sfânt așezământ monahal este dată de Icoana Maicii Domnului, de care este legată și existența mănăstirii, păstrată cu multă veneraţie în biserica mare.

Așa cum se obișnuiește în fiecare an în perioada dinaintea Sărbătorii Pascale, la sfârșitul lunii aprilie, un grup de persoane din Statul Major al Forțelor Aeriene și din unități subordonate (cadre militare, gradați și soldați voluntari, personal civil contractual) au efectuat un pelerinaj la Mănăstirea Dintr-un Lemn, din județul Vâlcea. Cu această ocazie, cei prezenți au vizitat bisericuța de lemn, biserica de piatră, muzeul mănăstirii, Casa Domnească, s-au închinat și rugat la icoana Maicii Domnului și, nu în ultimul rând, au adus daruri pentru sfântul așezământ monahal.

Zona de nord a județului Vâlcea a devenit o destinație tot mai des preferată de turiști și pelerini. Parcul Național Cozia, stațiunile Călimănești – Căciulata, Băile Olănești și Govora, mănăstirile Cozia, Turnu, Stânișoara, Frăsinei, Bistrița, Dintr-un Lemn etc., complexuri și pensiuni turistice reprezintă repere de marcă din patrimoniul turistic, cultural și spiritual extrem de bogat al acestei regiuni.

Grupul nostru de slujitori ai Forțelor

Aeriene a pornit în pelerinaj la una dintre cele mai vechi, frumoase, grandioase și cu o viață duhovnicească îmbunătățită – Mănăstirea Dintr-un Lemn, într-o zi de la sfârșitul lui prier în care razele soarelui au rămas captive printre picăturile de ploaie ce au primenit natura în așteptarea sărbătorii, a Învierii Mântuitorului. După câteva ore de șerpuit cu autocarul într-un trafic sufocat de realitatea luptei cotidiene a omului pentru existență, am ajuns la destinație. Dintr-o dată, cu toții am fost surprinși de sentimentul faptului că am intrat într-o altă lume.

În fața noastră, peisajul mirific de pe valea Otăsăului încadra mănăstirea într-o armonie aproape ideală. Cu toții admiram cu răsuflarea tăiată Mănăstirea Dintr-un Lemn – o fereastră spre cer, o cetate a tăcerii care stă retrasă, liniștită și visătoare și care se ridică zveltă, albă și strălucitoare în toată splendoarea ei. Călugărițele de aici poartă necontenit, dar nu cu ușurință, firul rugăciunilor de zi și de noapte și priveghează candelele sfinte, aprinse cu câteva sute de ani în urmă.

După câteva clipe de reverie cu o valoare temporală imposibil de evaluat, smeriți, pășim încet pe aleea principală a mănăstirii. Într-o atmosferă dominantă de liniște și rugăciune, am ridicat privirea și am rămas câteva clipe înmărmurit de frumusețea priveliștii ce se

deschidea în fața ochilor. Atunci m-au năpădit amintirile unui vis frumos din îndepărtata mea copilărie când, cu mama de mână, admiram pentru prima dată frumusețea tăcerii în rugăciune. Mă simțeam acum copleșit de emoții asemănătoare celor ale regăsirii și revederii locurilor natale. Veneam aici pentru prima dată, la îndemnul colegului meu, comandorul Nicolae Jianu, care îmi spusese:

„Mergi la Mănăstirea Dintr-un Lemn și vei vedea ceva de vis, o fereastră spre Rai."

Ceasul clopotniței arăta ora douăsprezece. Ne-am oprit puțin să admirăm biserica mare de piatră, ce se profila în toată măreția ei. Pe de o parte, frumusețea mănăstirii, ordinea, curățenia, eleganța, pe de altă parte, frumusețea naturii înconjurătoare, muzica tainică produsă de toaca bisericii, toate îmi dădeau fiorul unei înalte trăiri spirituale. Copleșit de emoții puternice, abia deslușeam în fața mea priveliștea minunată și provocatoare a micuței cetăți de muncă și rugăciune, cu biserica în mijloc, strălucitoare ca un far, împodobită cu flori de toate culorile, cu o stare de spirit caracteristică rigorii și ascultării. Odată pătruns în incinta mănăstirii, străinul n-ar bănui că în această cetate a tăcerii se găsesc ființe care priveghează într-o necontenită împletire a muncii cu rugăciunea și că albe sunt nopțile lor în timp ce toaca ocolește biserica.

Nu după mult timp, de prin toate chiliile, au început a răsări lujerele negre ale maicilor, lunecând ușor spre platoul de la intrarea principală a mănăstirii. Am fost întâmpinați de preacuvioasa maică stareță, **stavrofora Emanuela Oprea,** alături de un sobor de maici, cu bucuria și blândețea unei mame iertătoare și iubitoare.

– Bine ați venit, cu pace, abia deslușim cuvintele maicii starețe, copleșită și ea de emoția revederii.

Am vizitat împreună cu maica stareță și sora Sofia, care este ghidul mănăstirii, bisericuța de lemn, biserica de piatră, muzeul și Casa Domnească. Apoi, au urmat clipe de meditație și rugăciune. Am purtat o discuție cu maica stareță, care a avut bunăvoința să mă pună la curent cu activitățile și greutățile mănăstirii, de faptul că s-au obținut aprobările și fondurile necesare pentru începerea construcției unei noi biserici, precum și cu evenimentele mai importante ce au avut loc în anul precedent. Întreaga sa viață monahală o împarte între rugăciune și misiune, între liniște și ascultare, între supraveghere, laudă, mustrare și călăuzirea măicuțelor și mirenilor pe calea mântuirii.

– Bucuria noastră cea mare – spune stareța – este hramul Maicii Domnului, pe care îl sărbătorim, în fiecare an, la 8 septembrie, moment de comuniune frățească, de suflet, de înaltă trăire spirituală.

Maica Melania, cea mai vârstnică dintre toate maicile, deși are 93 de ani, găsește energie și putere să-și facă singuratica-i pravilă. Am fost plăcut impresionat și de efortul sorei Simona, care face naveta la un spital din Râmnicu-Vâlcea, pentru stagiatură, ea fiind și medicul mănăstirii, precum și de efortul depus de surorile Vasilica și Sofia la realizarea primei monografii a mănăstirii. La plecare, am luat cuvânt de folos de la maica stareță și binecuvântare de la preacuviosul părinte arhimandrit doctor Chesarie Gheorghescu și părintele protosinghel Ghenadie Gogu, duhovnicii mănăstirii.

Măicuțele Mănăstirii Dintr-un Lemn, păzind cu sfințenie îndătinatele pravile, trăiesc ca într-o familie în care sălășluiește duhul comuniunii. În biserică, în chilii și acolo unde își îndeplinesc ascultările și îndatoririle, ele se roagă și muncesc împreună, pentru a fi pilde mult grăitoare celor ce se îndreaptă spre această sfântă mănăstire, care – vorba poetului – *„Alături de brazii ce cresc/Spre cer de aur și safire/Păstrează duhul românesc/Această sfântă mănăstire"*.

Căpitan-comandor
Ștefan POPA ■

TREPTE SPRE CER

Stairs towards the skies

Romanian nation, molded by sustained efforts and sacrifices of its noteworthy sons, has always associated the holy Ascension Day with the Day of Heroes as a token of gratitude for them.

On 5th of June, the Day of Heroes, a sculptural ensemble entitled "Stairs towards the skies" was uncovered in Colonesti, Olt County, dedicated to heroes fighting the II World War. The monument displays in the very centre the bust of Captain Alexandru Serbanescu, as a tribute to one of the greatest and bravest Romanian air warriors ever existing.

Eroismul, inspirat de ideea creştină şi de patriotism, este o virtute de valoare absolută, o jertfă supremă: prin eroism se scriu pe cartea veşniciei faptele omeneşti, prin eroism se realizează cel mai preţios tezaur naţional al unui popor, bogăţia lui culturală, spirituală şi măreţia istoriei sale naţionale, prin care trăieşte şi prin care se hrăneşte sufleteşte. Cu această zestre intră un popor în marea familie a popoarelor, în istoria lumii. Naţiunea română, plămădită prin truda şi jertfa celor mai demni fii ai ei, a asociat, de-a lungul veacurilor, ca prinos de recunoştinţă faţă de aceştia, sfânta sărbătoare a Înălţării Domnului cu Ziua Eroilor.

În ziua de 5 iunie a.c., mai exact de Ziua Eroilor, a avut loc, în comuna Colonești, județul Olt, dezvelirea ansamblului monumental "Trepte spre Cer", închinat eroilor din cel de-al Doilea Război Mondial. Monumentul are ca element central bustul eroului aviator căpitan Alexandru Șerbănescu, în semn de omagiu pentru unul dintre cei mai mari și neînfricați luptători aerieni pe care i-a avut țara noastră.

Activitatea s-a desfășurat în fața primăriei din Colonești, în prezența oficialităților locale, a reprezentantului șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, **generalul de flotilă aeriană Virgil Ristea**, a membrilor fundației "Erou căpitan aviator Alexandru Șerbănescu", a membrilor ARPIA, a unor grupe de elevi de la Școala Militară de Maiștri și Subofițeri și de la Școala de Aplicație a Forțelor Aeriene, a elevilor școlii cu clasele I–VIII „Căpitan aviator Alexandru Șerbănescu" din localitate și, nu în ultimul rând, a unei asistențe generoase asigurate de locuitorii comunei.

Festivitatea a debutat prin adresarea, de către primarul comunei, **Nicolae Stan,** a unui cuvânt de bun venit tuturor invitaților, iar ceremonialul militar, cu gardă la drapel și la monument, a fost asigurat de elevi ai Școlii de Aplicație „Aurel Vlaicu" de la Boboc. După dezvelirea monumentului și oficierea serviciului religios au fost rostite alocuțiuni, cea mai emoționantă fiind a **generalului de flotilă aeriană (r) Ion Dobran**, camarad de arme cu eroul Alexandru Șerbănescu. Cu doar un an înainte de a deveni nonagenar, generalul Dobran a încântat asistența

prin vivacitatea și prezența de spirit, citind din propriul jurnal de campanie pentru fidelitatea informației sau rememorând lupte aeriene din cel de-al Doilea Război Mondial, la care a luat parte în calitate de pilot al Grupului 9 Vânătoare, grup condus de căpitanul Alexandru Șerbănescu.

Din partea Statului Major al Forțelor Aeriene și din partea fundației "Erou căpitan aviator Alexandru Șerbănescu" au fost oferite distincții și medalii tuturor celor care, prin eforturile depuse, contribuie la menținerea vie a spiritului de sacrificiu al eroilor neamului.

Pe parcursul ceremoniei, locația monumentului a fost survolată de aeronave aparținând Aeroclubului Pitești, iar trei parașutiști au încântat întreaga asistență, aducând cu ei din înălțimi un mesaj în memoria eroului Alexandru Șerbănescu. Emoțiile celor prezenți au luat sfârșit odată cu momentul artistic susținut de elevii școlii din localitate, care poartă denumirea neînfricatului erou.

La final, **doamna Eleonora Arbănaș**, președinta fundației și, totodată, o descendentă pe linie maternă a marelui pilot Alexandru Șerbănescu, a ținut să mulțumească, prin intermediul revistei noastre, tuturor celor care, direct sau indirect, au contribuit, într-o mai mare sau mai mică măsură, la realizarea acestui ansamblu monumental într-un timp record. Am aflat astfel de disponibilitatea și de susținerea proiectului din partea autorităților locale, de relația specială creată în timp cu oamenii din Baza 95

Aeriană "Căpitan Aviator Alexandru Şerbănescu" de la Bacău, de sprijinul privind elementele de ţinută ale aviatorilor în cel de-al Doilea Război Mondial, oferit de către Muzeul Aviaţiei. Am aflat, de asemenea, că linia artistică a monumentului aparţine **sculptorului Constantin Sinescu,** iar întreaga coordonare privind documentaţia a fost susţinută de istoricul de aviaţie, **profesor doctor Aurel Pentelescu.**

Voinţă divină sau simplă coincidenţă, proiectul a fost susţinut anul trecut de doamna Arbănaş în faţa consilierilor locali exact de Ziua Eroilor, fapt ce a constituit un argument în plus pentru susţinerea ansamblului. Oricum ar fi, important este faptul că materializarea acestui monument reprezintă o datorie de onoare, de demnitate, pe care generaţiile prezente o datorează nu numai eroului Alexandru Şerbănescu, ci tuturor eroilor care, prin truda şi jertfa lor, au contribuit la plămădirea naţiunii române.

Căpitan Mircea BARAC ■

"Ziua Înălţării Domnului şi Ziua Eroilor este ziua în care, popor şi armată, în comuniune de gând şi simţire, cinstim, cu inimă curată, pe toţi fiii şi fiicele neamului românesc jertfiţi întru apărarea fiinţei naţionale, a independenţei, suveranităţii şi integrităţii României, gloriei, mândriei şi demnităţii tuturor românilor.

Este ziua în care, despovăraţi de grijile clipei de faţă, ne reculegem cu sfinţenie în catedrala inimilor noastre întru amintirea bravilor înaintaşi – de la domnitor la răzeş, de la general la soldat –, care au pus mai presus de viaţa lor – VIAŢA PATRIEI, mai presus de sângele lor – dăinuirea în libertate şi neatârnare a poporului şi naţiei române.

Dormiţi în pace, EROI AI NEAMULUI! La mormintele voastre – cunoscute ori necunoscute –, vom vărsa de-a pururi lacrimile recunoştinţei noastre şi vom presăra garoafele albe ale neuitării. Pentru că voi, EROILOR, nu sunteţi, nu aţi fost şi nu veţi fi niciodată singuri! Vă veghem, vă vom veghea întotdeauna, noi, toţi cei care vă continuăm şi vă vom continua opera, lucrarea pentru ŢARĂ! Noi, toţi cei care vom învăţa de la voi Iubirea de Neam şi de Patrie, vă vom urma exemplul, vom fi întotdeauna gata pentru jertfa supremă în numele Libertăţii, Independenţei, Suveranităţii, Integrităţii şi Demnităţii României!

În veci să fiţi slăviţi, Eroi ai României!"

(Extras din mesajul şefului Statului Major al Forţelor Aeriene de Ziua Eroilor)

Activitatea căpitanului Alexandru Şerbănescu în Aviaţia Militară, deşi relativ scurtă, desfăşurată numai în condiţii de război, înnobilată de fapte impresionante, este bine-cunoscută în Forţele Aeriene Române. As între aşi, Şerbănescu şi-a condus cu măiestrie formaţiile în luptă, iar atunci când situaţia a impus, când inamicul era superior în forţe, pentru a-şi proteja subalternii mai puţin experimentaţi, angaja singur lupta cu mai multe avioane deodată sau le atrăgea după el, cum s-au petrecut lucrurile şi cu peste 60 de ani în urmă, pe 18 august 1944, deasupra zonei muntoase a judeţului Buzău, când soarta nu i-a mai surâs şi aripile sale s-au frânt pentru totdeauna.

Şi-a îndeplinit cu zel toate misiunile ordonate, cele 600 de lupte aeriene şi 53 de avioane inamice doborâte situându-l, alături de Bâzu-Cantacuzino, în fruntea celor mai eficienţi zburători.

În galeria eroilor neamului, Alexandru Şerbănescu ocupă un loc de primă mărime în eşalonul celor ce au dat strălucire şi glorie aripilor româneşti.

Lui şi camarazilor săi li se datorează numeroase fapte de bravură săvârşite în contact direct cu inamicul, în lupte aeriene, în misiuni de însoţire a avioanelor de bombardament.

A fost unul dintre primii piloţi din aviaţia de vânătoare cărora li s-au oferit cele mai înalte distincţii militare de război, la loc de frunte fiind Ordinul "Mihai Viteazul".

Cinstirea pe care i-au dat-o generaţiile trecute, pe care i-o datorăm noi, cei de azi, precum şi cei de mâine, este un act de onoare, de demnitate. Pentru toţi aviatorii, pentru întreaga naţiune.

Statul Major al Forţelor Aeriene i-a cinstit şi îi va cinsti cu smerenie, dar şi cu mândrie totodată, fascinanta sa personalitate.

Să ne plecăm încă o dată, aici şi acum, în memoria marelui aviator.

June 17th, 1910 – the first flight of a Romanian-built air machine heavier than air

June 17th, 1910 was a joyful day, a historical event. A turning point marking establishment and development of Romanian aeronautics. At that time young engineer Aurel Vlaicu used to fly a plane built by himself on a plane near Cotroceni. It was this event which identified the transition from generous plans to space age. He came from Transilvania to Bucharest terribly hurt by the unfair tragedy population suffered there and built his plane in a deep longing for unification of all Romanians. Vlaicu made wings and spoke-wheels of the Romanian ancient woods dreaming of flying over a Great Romania. While the remarkable politicians of the time set off the flame of unification, Vlaicu bravely was bearing the torch of merger all over the country.

17 iunie 1910, primul zbor al unui aparat mai greu decât aerul construit în România

17 iunie 1910 este o zi istorică, de bucurie. Un reper fundamental în apariţia şi dezvoltarea aeronautică în România. Inginerul Aurel Vlaicu zbura atunci, cu aparatul construit de el, pe câmpul de la Cotroceni. Este evenimentul care marchează trecerea de la perioada ideilor generoase la cea a cuceririi spaţiului. Venit din Transilvania, cu sufletul schilodit de drama nemeritată a oamenilor de acolo, Vlaicu a construit avionul la Bucureşti, cu sufletul înnobilat de dorinţa de unitate a tuturor românilor. Durerii noastre milenare, el i-a construit aripi şi roţi cu spiţe din arborii seculari ai pădurilor româneşti, visând să zboare într-o Românie Mare. Dacă politicienii vremii aprindeau flacăra unirii, Vlaicu a purtat-o temerar pe pământul şi cerul întregii patrii.

Aurel Vlaicu s-a născut în noiembrie 1882, la Binţinţi, pe atunci un sat la frontiera sud-estică a Austro-Ungariei. După ce a urmat şcoala primară în satul natal, a studiat la Colegiul reformat „Kun" din Orăştie, unde a învăţat limba maghiară. A mers apoi la Sibiu, pentru a-şi definitiva studiile liceale, ocazie cu care l-a întâlnit pe un alt mare român de dincolo de munţi, poetul Octavian Goga, cu care a legat o strânsă prietenie.

Studiile superioare le-a început la Budapesta dar, după numai un an, în toamna lui 1903, a mers în capitala Bavariei, la München, pentru a deveni inginer mecanic. Plecarea în Germania coincide, pe plan internaţional, cu marea reuşită a americanilor Orville şi Wilbur

Wright care, la 17 decembrie 1903, s-au desprins de sol, de patru ori (fiecare dintre fraţi realizând câte două zboruri), cu un aparat mai greu decât aerul. În anii următori, Europa a reuşit să eclipseze Statele Unite în ceea ce priveşte dezvoltarea aviaţiei, Franţa devenind ţara cu cei mai mulţi şi mai renumiţi pionieri ai aeronauticii. La 18 martie 1906, la Montesson, românul Traian Vuia a realizat primul zbor mecanic complet, combinând conceptul de aeroplan cu cel de automobil. Nu a trecut mult şi aparatele create de Alberto Santos-Dumont, Gabriel şi Charles Voisin, Louis Blériot, Henry şi Maurice Farman au brăzdat cerul Franţei. Aceste nume au devenit cunoscute în toată lumea, iar Aurel Vlaicu, student în anii terminali, nu dorea decât să se ridice la nivelul lor, să-i concureze de la egal la egal.

De aceea, la sfârşitul anului 1908, tânărul inginer a renunţat la o carieră promiţătoare în cadrul firmei producătoare de automobile „Opel" şi a revenit la Binţinţi. Ajutat de fratele său, Ion, a realizat planorul „Vlaicu – 1909", pe care a reuşit să-l ridice, de pe o păşune de la marginea satului natal, la peste 10 metri. Prima care s-a desprins de sol cu planorul a fost Valeria Vlaicu, sora mai mică a constructorului, devenind astfel primul copil din lume care a realizat un zbor planat.

◆

Următorul pas era realizarea avionului. La intervenţia lui Octavian Goga, care avea relaţii în mediul politic de la Bucureşti, primeşte ajutorul guvernului român şi are permisiunea de a construi la Arsenalul Armatei din Bucureşti, unde Aurel Vlaicu a fost angajat ca inginer, cu 300 lei pe lună. Prin contract, Ministerul de Război se obliga să-i asigure materialele necesare construcţiei şi să-i cumpere motorul. În schimb, avionul devenea proprietate a armatei române. În ianuarie 1910 a plecat la Paris, pentru a comanda motorul. După ce s-a consultat cu Traian Vuia, a ales motorul rotativ „Gnôme" de 50 CP. Revenit în ţară, munceşte 12 ore pe zi (de la 6 dimineaţa la 6 seara) pentru terminarea avionului. Construcţia se încheie la sfârşitul lunii mai 1910. Aparatul cântărea 200 kg (fără pilot) şi era propulsat de două elice contrarotative. A fost primul avion realizat în Romania, de către un român.

Primul zbor a fost programat pentru ziua de joi, 16 iunie 1910, pe platoul de la Cotroceni. Avionul a rulat de mai multe ori, dar fără a se desprinde de sol. Inginerul Vlaicu a analizat toate manevrele făcute, dar nu a înţeles unde era greşeala, dacă aparatul era conceput greşit sau dacă acţionase necorespunzător comenzile. A reluat încercările a doua zi, 17 iunie, spre seară. După încă două tentative, a înţeles unde era problema: acţionase greşit profundorul! La a treia încercare din ziua aceea, aparatul „*Vlaicu Nr.1 – model 1910*" s-a smuls şi a zburat pe o distanţă de 50 de metri, la câţiva metri deasupra solului.

În săptămânile următoare, Vlaicu a continuat să zboare, ridicându-se până la 50 de metri deasupra solului. La 13 august 1910, o comisie militară, condusă de către generalul George Georgescu, a asistat la două zboruri care se doreau decisive pentru viitorul lui „*Vlaicu Nr. 1*" şi al constructorului său. Considerându-l util

pentru misiuni de supraveghere, comisia recomanda înființarea la Arsenalul Armatei a unei secţii speciale pentru construit avioane, secţie pusă sub conducerea inginerului Aurel Vlaicu. Raportul de trei pagini conţine şi câteva aprecieri interesante legate de pilot: *„Meritul aviatorului Vlaicu este dar că, fără şcoală de pilotaj şi fără să mai fi zburat, a reuşit de prima dată a executa zboruri ca aviatorii cei mai renumiţi, fără a avea temperamentul calm al acestora; aceasta probează că aparatul său l-a ajutat mult în succes, prin stabilitatea lui şi calităţile de simplicitate de manevră”.*

◆

Zborul din 17 iunie 1910 nu a fost primul zbor al unui avion pe cerul capitalei României. În octombrie 1909 zburase, la Băneasa, celebrul aviator Louis Blériot, pe

un aparat de concepţie proprie, care-i purta numele. Iar de câteva săptămâni se deschisese Şcoala de zbor de la Chitila a avocatului brăilean Mihail Cerchez, de unde decolau piloţi francezi pe aparate *Farman III*. Totuşi, importanţa zilei de 17 iunie rămâne: pentru prima dată, un român zbura, în România, cu un avion de concepţie proprie.

Profesor Sorin TURTURICĂ ■

50 de ani de la primul zbor supersonic în România

14 MARTIE 1958 O ZI PENTRU ISTORIA AERONAUTICĂ ROMÂNĂ

Comandorul Nicolae Borzea – în activitate şi în rezervă

Pilotul român care a realizat, în ţară, primul zbor cu un avion de vânătoare supersonic a fost comandorul (r) Nicolae Borzea, la data de 5 martie 1914. Avionul era un MiG-19.

14 martie 1958. O altă zi care avea să devină memorabilă și care urma să consemneze o altă premieră cu mari semnificații în aeronautică: depășirea vitezei sunetului în zbor. Borzea trăise doar cu nouă zile în urmă satisfacția primului zbor cu supersonicul.

Pentru realizarea celui de-al doilea moment important în pilotarea supersonicului a fost ales aliniamentul Deveselu – Tg. Jiu – Petroșani – lanțul muntos – Sibiu – Râmnicu Vâlcea. Știa că în cazul producerii fenomenului la o înălțime mai mică spulbera toate geamurile caselor și zdruncina din temelii clădirile mai șubrede.

MiG-19 – primul avion supersonic din aviaţia militară a României

A urcat la 7.000 de metri și a lansat avionul cu motoarele în forțaj total, urmărind creșterea vitezei pe machmetru: 0,8; 0,9; 1. A simțit un șoc scurt, indicatoarele unor aparate de bord au început să vibreze și, parcă, o liniște mai deosebită în cabină. Era numai o senzație? O autosugestie? În absența unor repere de la sol, nu putea marca marea trecere la noul regim de viteză. Afară, mai ales în fața cupolei cabinei, un văl albastru deschis, dat de compresibilitatea aerului. Înclina să creadă că se află într-o altă lume. Viteza creștea în continuare: 1,1; 1,2; 1,3, chiar aproape de 1,4. Indicatorul debitmetrului arăta un consum enorm de combustibil. Revenirea în regim subsonic a determinat aceeași reacție dinamică.

Trecuse, cu bine, încă un experiment. Intrând în regim normal de zbor, a luat ARK zero și s-a îndreptat spre casă. Cei de la sol aveau să-i confirme trecerea în regim supersonic în momentul când auziseră o puternică detunătură. Bangul sonic fusese, firește, perceput de toată lumea. Dar cine știa, oare, că atunci, acolo sus, un pilot militar român spărgea, pentru prima dată, zidul sonic?

Ulterior, când a mai trecut la asemenea regim, ceea ce se petrecea în avion nu-l mai interesa în mod deosebit. Altele erau preocupările prioritare. Zborul la viteze supersonice reprezenta numai o etapă din multele parcurse pentru interceptarea oportună a unei ținte, de pildă.

Aviația militară reactivă românească de luptă devenea, încă de atunci, una din cele mai puternice din sud-estul Europei, iar Borzea era numit inspector-șef pentru supersonice.

Petre BÂNĂ ■

JURNAL DE INIȚIERE ÎN ARTA ZBORULUI

– O pledoarie pentru profesia de pilot militar –

Dorința de a cuceri înaltul cerului a început încă din clipa în care omul a ridicat ochii spre stele pentru prima dată. Icar nu este singurul exemplu al aspirației oamenilor de a ajunge cât mai aproape de rai, aspirație care devine din ce în ce mai ușor de atins pentru omul modern. Este ușor să fii pasager, așezat confortabil pe un scaun și să citești o revistă în timpul zborului, după ce farmecul noutății a trecut. Cum stau însă lucrurile în cazul celor pentru care zborul nu reprezintă o modalitate de transport, ci o vocație, o profesiune, un mod de viață?
Nu oricine este potrivit pentru a fi pilot. Acum, ca și în timpurile legendare, aripile Icarilor se pot frânge în încercarea de a escalada văzduhul. Nu e suficient să-ți dorești această profesiune, trupul și psihicul tău trebuie să depună mărturie că poți să zbori în siguranță. Este o meserie care te poate ucide dacă nu ești potrivit pentru a o urma, indiferent de naționalitate, cultură sau religie.
În continuare, sunt prezentate etapele devenirii unui pilot, descrise prin prisma amintirilor și a experienței unui fost pilot din aviația americană.

Primii pași...

Spre dezamăgirea mea, prima etapă a pregătirii mele a avut loc la Aeroportul Municipal al regiunii Howard, sub stricta coordonare a instructorilor civili. Instructorii militari nu-și „murdăresc" mâinile cu noi, până nu trecem acest prim test. Avionul era unul ușor, Cessna 172, numit de Forțele Aeriene T-41A și denumit oficial Mescalero. Cele aproximativ 30 de ore de pregătire în zbor aveau ca scop eliminarea celor care se dovedeau fundamental incapabili să piloteze un simplu aparat de zbor. Acest lucru era mult mai economic, comparativ cu trimiterea noastră direct la un avion cu reacție cu două motoare, a cărui pilotare costa mai mult și care nu ierta erorile de pilotaj.

În această primă etapă a pregătirii, am dobândit abilitățile de bază pentru zbor: rularea pe pistă, decolarea, turul de pistă și aterizarea. Am mai învățat răsturnări, viraje de luptă și manevrele de bază în cazul opririi bruște a motorului. În general, orele de zbor erau dimineața, iar restul zilei îl petreceam în bază, într-o sală de clasă, unde se desfășura partea teoretică a pregătirii. Tot în această perioadă am făcut antrenament cu parașuta și scaunul de catapultare, am învățat despre fiziologia zborului, cu scopul de a ne pregăti pentru avionul T-37, care necesita toate cele amintite până acum.

Am petrecut o zi întreagă sărind de pe o platformă înaltă de 6 picioare (cca 2 m), pe un teren pietruit, până când un sergent în vârstă și morocănos, care sărise din avion de mai multe ori decât m-am dat eu jos din pat, era mulțumit că săritura și rostogolirea erau corecte. A urmat parasailing-ul – mult mai ieftin și mai sigur decât saltul din avion. Parasailing-ul era simplu. Legai de tine hamurile parașutei și o funie de 900 de picioare (cca 300 m) de partea din față a hamului. Celălalt capăt al funiei era legat de partea din spate a unui camion. Doi oameni susțineau voalura parașutei desprinsă de pământ și, la semnalul instructorului, șoferul elibera ambreiajul. După câțiva pași, voalura se ridica și te desprindea de pământ. Când ajungeai la o înălțime de 500 de picioare (cca 170 m), șoferul camionului apăsa frâna și te lăsa să cazi liber pe pământ, iar căderea și rostogolirea erau evaluate. Fiecare avea trei încercări, dar ar fi vrut mai multe!

Salt... în gol

Ultima parte a antrenamentului se referea la un simulator de catapultare. Avionul T-37 folosea un scaun de catapultare balistic. În termeni mai simpli, asta înseamnă că stăteai deasupra unui cartuș gol de 37 mm, care putea avea destulă forță să te catapulteze, împreună cu scaunul, mult deasupra avionului, și chiar să treacă prin cupolă, dacă era nevoie. Antrenamentul era destul de simplu. Consta într-o șină verticală, de 40 de picioare (cca 13 m), un scaun de avion atașat de această șină și un loc suficient pentru a introduce un cartuș gol de 37mm. Studentul, prins în chingi de scaun, trăgea de mânerul de catapultare la semnal. Cu o explozie asurzitoare, erai aruncat la capătul de sus al șinei și un mecanism de eliberare te lăsa în jos destul de încet. Analizând trecutul, nu era foarte diferit de "Marea Aruncare" din Stratosphere Tower, din Las Vegas (deși priveliștea din acesta era mult mai frumoasă).

Piloți americani gata să zboare cu T-38

Am avut destule cursuri despre fiziologia zborului, dar cel mai important pentru trecerea pe T-37 a fost cel referitor la relația dintre funcțiile organismului uman și nivelul presiunii oxigenului. Această parte a antrenamentului a culminat cu o "plimbare" în barocameră, unde am experimentat simptomele specifice hipoxiei severe. Odată convinși că măștile de oxigen sunt o parte esențială în activitatea de zbor, am experimentat o decompresie instantanee de la nivelul mării, la o altitudine de 35.000 de picioare (cca 15.600 m). Da, într-adevăr, chiar se formează un nor de condens!

Îmblânzirea „bestiei"

Doar o mică parte dintre noi au reușit să treacă pe avionul Cessna T-37B, unde am petrecut următoarele 4 luni și unde am învățat elementele de bază ale zborului, acrobația, zborul instrumental și zborul în formație. T-37 era denumit oficial de către forțele aeriene "Tweet" (țipăt). "Tweet" era o denumire modestă. Noi îi spuneam "șuieratul unui câine de 6.000 de pounds (cca 3.000 kg)". În orice caz, denumirea se datorează sunetului scos de motoare, care folosesc compresoare centrifugale, spre deosebire de compresoarele axiale pe care le găsești în majoritatea avioanelor cu reacție moderne.

Ca o paranteză, Forțele Aeriene aveau o tradiție în această pregătire, conform căreia, prima "plimbare" cu un nou tip de aeronavă era doar o "plimbare". Singura ta responsabilitate era să acționezi sistemul de ieșire de urgență, iar instructorul tău executa orice manevră pe care doreai să o vezi. Această "plimbare" era denumită "plimbarea de un dolar", deoarece, conform tradiției, trebuia să-i plătești la final instructorului un dolar, pentru serviciile sale de "șofer".

"Plimbarea mea de un dolar" a fost una plăcută. Lucrurile păreau că se mișcă un pic mai rapid decât reușeam eu să înțeleg, deși T-37 nu este un avion cu o evoluție spectaculoasă, ci mai degrabă un avion manevrabil din punctul de vedere al gamei de acrobație. I-am cerut instructorului meu de zbor să execute chiar și un tonou rapid și am supraviețuit cu masa de prânz întreagă. Din acel

moment, lucrurile au decurs un pic mai dificil. Cerinţele pe care un student trebuie să le îndeplinească sunt agresive şi intransigente. Imediat ce un obiectiv este îndeplinit, altele sunt deja stabilite. Transformarea din civil în pilot militar este graduală şi aproape insesizabilă de către studenţi. Într-o zi, instructorul de zbor te pune să faci o aterizare cu oprire şi să rulezi până la capătul pistei. Deschide cupola, se eliberează din chingi, îţi strânge mâna, îţi urează succes şi coboară. Înseamnă că ai reuşit să ţi se acorde statutul de "simplist". Nu există un alt moment în care să fii încercat de atâtea emoţii în acelaşi timp. Forţele Aeriene au hotărât că îţi este permis să iei acest avion extraordinar de scump, să-i arzi gazul extraordinar de scump şi să exersezi tortura corpului tău tânăr şi atât de fraged la sol, de unul singur. Primele ture de pistă nu sunt foarte emoţionante, dar peste puţin timp toată lumea aşteaptă cu nerăbdare primele ieşiri cu simpla.

Manevrabilitatea avionului T-37 este foarte mare. Am învăţat cum să executăm acrobaţii ca: immelman, ruperea formaţiei, looping, tonouri normale şi tonouri-lente. Am învăţat, de asemenea, cum să facem rotiri complete, ridicări şi viraje, reveniri rapide şi instinctive. Cu avionul T-37 am experimentat prima dată zborul în formaţie.

Looping în „frunză de trifoi"

În cele din urmă, a venit şi ziua pe care toţi aspiranţii la statutul de pilot o aşteptau: trecerea pe avionul T-38A, denumit oficial "Talon", dar cunoscut mai mult cu numele de "Ucigaşul cu ochi de oţel" sau "Racheta albă".

Printre altele, T-38 este cunoscut pentru viteza mare de rotire. Poate realiza o rotire de 720 de grade pe secundă. Asta nu este ceva comun: două rotiri complete în jurul axei longitudinale într-o secundă! Desigur, în timpul „plimbării mele de un dolar" am cerut să văd performanţa maximă a rotirii. Nimic din experienţa trăită până în acel moment nu m-a putut pregăti pentru ceea ce urma să se întâmple. Sunt sigur că a fost un rânjet sadic pe faţa lui Ron, instructorul meu pentru avionul T-38A, când a tras de manşă spre stânga. Tot ce mai ştiu este că m-a lovit cupola în partea dreaptă a căştii atât de tare, încât am văzut stele verzi. După o rotire triplă, Ron m-a întrebat dacă eram ameţit. Am făcut greşeala să spun "Da". Uh! Cupola mi-a lovit casca în partea stângă în următoarele trei rotiri spre dreapta. De fapt, cea de-a doua serie de rotiri mi-a alungat ameţeala şi am fost întrebat ce altceva mai doresc să văd. Pentru că citisem înainte în manual despre asta, am cerut să văd "o frunză de trifoi", adică patru looping-uri consecutive, în care avionul este rotit la 90 de grade de fiecare dată când ajunge în partea superioară a fiecărui looping. Avionul T-38 are nevoie de o înălţime de 10.000 de picioare pentru a executa un looping. Intrarea în looping se face de obicei în picaj la 45 de grade, la 500 de noduri (deşi un looping cu forţaj poate fi pornit şi la 400 de noduri). Cabrarea are loc la o suprasarcină de 4–5 G, şi viteza în partea superioară a looping-ului e de 200 de noduri. În picaj, pe spate, acceleraţia este foarte rapidă, oprită doar de cabrarea pentru următorul looping al „frunzei de trifoi".

Oră de parasailing

Întoarcerea acasă

Ultima lecţie a „plimbării de un dolar" era aterizarea. Avionul T-38 are un design de avion supersonic, fără a-i compromite performanţa la viteză mică. De fapt, fără a scoate flapsurile, poate zbura cu o viteză mai mică de 280 noduri şi există o derogare de la FAA, care precizează că toate avioanele care zboară sub 1.000 de metri să menţină o viteză de 250 de noduri sau mai puţin. Procedura standard de aterizare a Forţelor Aeriene, pentru un astfel de avion, se numeşte "*procedură cu trecere la verticală* ", în care avionul intră în pantă, spre pistă, la o înălţime de 1.500 de picioare, în direcţia zonei în care se intenţionează aterizarea. Cam la jumătatea pantei, se reduce viteza şi se execută un viraj de 180 de grade. La ieşirea din viraj, viteza scade şi permite scoaterea flapsurilor, urmată de scoaterea trenului de aterizare. După ce trenul de aterizare este scos în totalitate, se execută un alt viraj de 180 de grade în coborâre, pentru revenire şi pentru a alinia avionul spre panta de aterizare. Viteza era acum de 155 de noduri, plus încă un nod pentru fiecare 100 de pounds (cca 50 kg) de combustibil rămas – în general cam 160–165 de noduri. Cu voinţa lui Dumnezeu şi puţin noroc, am ieşit din ultimul viraj la timp pentru manevra de aterizare, pentru a pune roţile jambelor principale pe asfaltul pistei şi pentru acţionarea manetei de frânare. Acum problema este că mergi cu o viteză de 200 mile/oră şi ţi se pare că marcatorii de distanţă, aşezaţi la fiecare 1.000 de picioare, trec pe lângă tine unul după altul foarte repede. Se începe procedura de frânare şi avionul este menţinut pe trenul principal de aterizare, cu botul ridicat prezentând un profil semeţ. Odată cu scăderea vitezei la 100 noduri, botul este coborât spre pistă până când înălţimea se pierde total. Deoarece T-38 nu este dotat cu sistem de defrânare automată, frânarea se execută treptat. Încă rulezi cu o viteză destul de mare pentru ca un cauciuc să poată exploda în orice secundă şi să blocheze roata. Părăseşti pista spre capătul de decolare şi deschizi cupola – cu motorul oprit şi fără aer condiţionat, când soarele torid al Texas-ului de Vest încălzeşte cupola la peste 100°F în câteva momente.

În cazul avionului T-38, antrenamentul pentru zborul cu formaţia este intensificat şi include manevre de rupere a formaţiei şi revenire în formaţie, acrobaţie cu formaţia, zbor în supersonic cu simpla şi cu formaţia. Avionul T-38 poate depăşi viteza de 1 Mach în zbor la orizontală, deşi are nevoie de un "ajutor" cu forţajul. Şi antrenamentul pentru zborul instrumental se intensifică în această perioadă. Într-un zbor instrumental, studentul stă pe locul din spate şi instructorul la manşă. O cortină specială (o glugă) este ridicată astfel încât studentul nu poate vedea nimic din ce este afară. Gluga este aşezată înainte ca avionul să fie poziţionat pe pistă. Instructorul aliniază avionul pe centrul pistei şi apoi predă comanda studentului. Decolarea se execută folosind doar capul-compas pentru ghidarea laterală. Odată în aer, studentul zboară întreaga misiune sub glugă, folosind doar instrumentele la dispoziţie. La finalul unui astfel de zbor, studentul este ud de transpiraţie, dar vlăguit fizic şi emoţional. Se obişnuieşte ca instructorul să zboare înapoi la Webb şi să aterizeze, ca o recompensă pentru răbdarea dusă dincolo de simţul datoriei.

Zbor, deci exist

Activitatea de absolvire a fost singurul moment din cariera mea când am mărşăluit în formaţie. Am mers în paradă, pe pistă, sub soarele fierbinte al Texasului de Vest, ascultându-l pe comandantul bazei aeriene adresând obişnuitele cuvinte frumoase pentru familiile prezente acolo. Apoi, unul câte unul, eram chemaţi pe podium pentru a primi "*aripile argintii* " de pilot al Forţelor Aeriene şi o diplomă semnată de colonelul W. C. Mc Glothlin Jr., pentru a certifica faptul că, din acel moment, făceam parte din Personalul Aeronautic al Forţelor Aeriene Americane şi primeam Codul Specializării în Forţele Aeriene – 1111. Aceasta a fost, probabil, cea mai fericită zi din viaţa mea. Acele aripi ale Forţelor Aeriene erau mai preţioase pentru mine decât diploma de la M.I.T., deşi aveam să aflu mai târziu că pregătirea mea era abia la început.

Comandor Ştefan DĂNILĂ
Locotenent Adrian GRĂDINARU
Traducere:
Profesor Daniela ATOMI ■

COMUNICAȚIILE ÎN FORȚELE AERIENE – PREZENT ŞI PERSPECTIVE

The organisation of military aerial operations, which are known as parts of an changeable operational enviroment, is a permanently challenge. The succes depends on how quick or accurate the informations exchange are in purpose of maximum military capacities achievement.

Într-o lume aflată în continuă schimbare, a dăinui peste timp fără schimbări și adaptări pare anacronic. Tocmai de aceea, de comun acord cu necesitățile și cerințele actuale, structurile de comunicații și informatică militare, în general, dar și cele din cadrul aviației militare române s-au adaptat, structural și funcțional, răspunzând prompt cerințelor. Componenta aeriană deservită de această structură, cu oameni dedicați promovării de competențe profesionale, a impus, întotdeauna, situarea pe niveluri de aspirații ridicate. Aerocomunicațiile – ne putem permite uzitarea acestei sintagme – au reușit să dea tonul în recuperarea perenă a terenului către tehnologia modernă existentă în dotarea armatelor spre ale căror standarde tindem.

"THINK" – Thomas J. Watson (IBM) – moto-ul specialiştilor de comunicaţii şi informatică din Statul Major al Forţelor Aeriene

Performanţă prin îndeplinirea obiectivelor

Organizarea operațiilor aeriene militare, într-un mediu operațional în permanentă schimbare, este o provocare majoră. Succesul depinde de acuratețea și rapiditatea schimbului de informații, care să permită acțiuni agile și precise ale capacităților militare.

Colonelul Liviu Dănuţ Nichifor, șeful structurii de comunicații și informatică din cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene, ne-a prezentat, într-o analiză succintă, elementele constitutive ale necesității de îndeplinire în timp real a misiunilor: „Nu de mult, dominația militară în câmpul de luptă era asigurată prin existența celor mai bune sisteme de armă. În prezent, suntem în mijlocul unei schimbări dramatice în favoarea forțelor care pot folosi sistemele în modul cel mai eficient și rapid.

Investițiile militare și resursele nu sunt inima acestei schimbări. Aspectele care direcționează evoluția în domeniul militar sunt aceleași care direcționează schimbările în economie: industria telecomunicațiilor și a tehnologiei informațiilor.

Profunda schimbare în tehnologia computerelor, în disponibilitatea de <<lărgime de bandă>> și resursele de conectare la rețele de comunicații, a determinat apariția unui nou tip de abordare în modul de acționare în domeniul militar, începând de la nivelul cel mai înalt – Centrul de Comandă și Control al SACEUR (Supreme Allied Commander Europe) – până la nivelul cel mai de jos, avion de luptă sau baterie de rachete în câmpul tactic de luptă. Depinde de autoritățile naționale și de NATO să decidă cum să adopte avansul tehnologic în sistemele de comandă, control, comunicații și computere, în sistemele de armă și programele de supraveghere și recunoaștere. Programele derulate de Statul Major al Forțelor Aeriene în domeniul comunicațiilor și informaticii se încadrează în acest tipar tocmai datorită inovațiilor propuse și a trecerii la o altă treaptă de exprimare tehnică".

„A considera, în ziua de astăzi, că transmisionistul este militarul care realizează un circuit în cablu CTy-67 între două puncte de comandă este de domeniul hilarului. Astăzi, parcă nici transmiterea ordinului <<întocmai și la timp>> nu mai este suficientă. Avem nevoie de imagini primite de la senzori în timp real, de transmiterea deciziei la executanți și de comanda de la distanță a armelor.

Obiectivul pe care ni l-am propus – realizarea unui sistem de comunicații și informatică performant, capabil să răspundă cerințelor spațiului de luptă modern, interoperabil cu sistemele similare NATO – a devenit deja o realitate". Sunt cuvintele **locotenent-colonelului Maria-Zamfirescu Nicolae**, inginer militar dedicat trup și suflet descoperirii, aprofundării și dezvoltării principiilor de „modelare" a tehnicilor din dotare. Sistemul propus de structura sa, SCCAN (Sistem de Comandă Control Aerian Național), reprezintă o nouă treaptă urcată pe scara valorilor contemporane.

SCCAN, ca parte a Sistemului de Comandă Control (C2) al Armatei României, va furniza capabilitățile de comandă și control specifice acțiunilor în spațiul aerian, pentru a îndeplini obiectivele apărării colective, securității naționale și rezolvării crizelor în spațiul aerian. SCCAN va funcționa ca o combinație de structuri organizaționale, personal specializat, proceduri și echipamente specifice destinate funcțiilor de *planificare, conducere operațională, control* și *coordonare* a acțiunilor aeriene militare.

De asemenea, va asigura schimbul de date și informații, rapid și securizat, va fi interoperabil cu sistemul actual ICC și cu viitorul sistem de comandă control ACCS (Air Command and Control System), dezvoltat în prezent de NATO, și va fi suficient de adaptabil și deschis pentru a sprijini concepte operaționale evolutive, în funcție de transformarea structurilor militare în Alianță și în Armata României sau de schimbările mediului de operare. „Sperăm ca, odată cu implementarea sistemului, să devenim și noi la fel de competitivi ca și partenerii noștri din Alianță", este exprimarea succintă a speranțelor **maiorului Cătălin Spânu**.

Echipament de radionavigație TACAN

Programul „GHIDUL" – un link către viitor

Înscris în cadrul eforturilor Armatei României de îndeplinire a obiectivelor post-aderare la Alianța Nord-Atlantică, "**GHIDUL**" s-a dorit și, în final, s-a reușit a fi o rampă de lansare pentru obținerea de capabilități la standarde ridicate, dedicate îndeplinirii misiunilor ce revin Forțelor Aeriene pe timp de pace, criză sau război.

Implementarea acestui program a apărut tocmai din necesitatea alinierii sistemelor terestre de

navigație aeriană la standardele militare și civile actuale, în scopul asigurării interoperabilității cu echipamentele similare utilizate de aviația civilă și de forțele militare NATO. De asemenea, s-a urmărit îmbunătățirea asigurării de la sol a informațiilor de navigație aeriană pentru conducerea și dirijarea aeronavelor în procedurile de apropiere și aterizare, precum și executarea zborului aeronavelor în deplină securitate, ziua și noaptea, în orice condiții meteorologice.

„Ca orice program de o asemenea complexitate, <<**GHIDUL**>> s-a lovit, pe parcursul implementării sale, de o serie de inadvertențe și disfuncționalități. Principala problemă a constituit-o originalitatea fiecărui aerodrom vizat, faptul că cele trei baze modernizate au avut condiții inițiale diferite (configurația terenului în locurile de dispunere a elementelor, cerințele de instalare a echipamentelor, elementele de infrastructură existente). Aceste condiții au generat dificultăți specifice în procesul de execuție, dar, prin coordonare și monitorizare permanentă a stadiului lucrărilor și interacțiunilor dintre acestea, s-a reușit depășirea tuturor momentelor dificile", ne-a declarat **căpitanul Gabriel Mihalca.**

Reușita executării la termen dar, mai ales, posibilitățile de exploatare deschise, au oferit un feed-back extrem de pozitiv. Piloții, principalii beneficiari ai informațiilor furnizate de aceste sisteme, controlorii de trafic (cei care operează cu aceste informații), personalul care execută serviciul de mentenanță a echipamentelor, cu toții s-au declarat absolut satisfăcuți de implementarea **„GHIDULUI",** aportul adus de acesta la îmbunătățirea condițiilor de organizare, conducere și executare a zborului fiind de clasă superioară.

Specializarea oamenilor – câștigul din umbra tehnicii

Sistem de dirijare la aterizare RSP-10T

Iminența participării personalului de specialitate la diverse misiuni externe, în care se întâlnesc cu tehnică și doctrine avansate, a dus la obligativitatea pregătirii profesionale superioare, dar și la participări la variate grupuri de lucru, conferințe, seminarii sau comunicări de specialitate.

Aceste activități au contribuit la obținerea unor informații necesare armonizării politicilor, planurilor și a programelor naționale de achiziție din domeniu, în conformitate cu cerințele și recomandările NATO, ICAO și EUROCONTROL. De asemenea, în cadrul lucrărilor a fost promovată infrastructura națională de comunicații, navigație și supraveghere ca suport pentru Serviciul de Control al Traficului Aerian (ATC) în România.

Infrastructura trebuie să se bazeze pe sisteme convergente/similare, recomandate de NATO și ICAO. Infrastructura tehnică CNS trebuie să asigure și să permită organelor de trafic militare și civile schimbul în timp real al informațiilor referitoare la poziția, starea și intențiile aeronavelor.

„Siguranța informațiilor este cea care primează. Pentru consolidarea acestei performanțe am depus eforturi deosebite, cu reușite ce se apropie de un procent de peste 90%. Un simplu exemplu a ceea ce înseamnă acreditarea și, în special, fiabilitatea și viabilitatea unei rețele de lucru a fost participarea noastră, ca suport tehnic, la organizarea Summitului NATO de la București. Amploarea desfășurărilor de forțe – prin care aici vom înțelege personal de specialitate și tehnică – ne-a oferit perspectiva pozitivă a capacităților noastre de lucru în condiții extreme", detaliază **căpitan-comandorul Adrian Nițu**. Mai importantă, credem noi, este situația existentă în unitățile de aviație. Eforturi financiare deosebite și voință din partea diferitelor eșaloane au dus, în final, la trecerea tuturor militarilor la lucrul cu sisteme informatice.

Stația Harris – sistem modern de comunicare sol-sol

Cursurile efectuate au dus, și ele, la crearea de specialiști în comunicații și informatică, oameni ce vor asigura îndeplinirea tuturor cerințelor desprinse din noile încadrări ale Armatei României și, implicit, ale aviației: membri ai Uniunii Europene și membri cu drepturi depline ai Alianței Nord-Atlantice.

Așadar, putem încheia această scurtă radiografie a comunicațiilor și informaticii din aviația militară românească reținând, în ansamblul strict necesar al îndeplinirii misiunilor ordonate, o pantă ascendentă, un moral deosebit și o încredere în echilibrarea nivelurilor, atât din punctul de vedere al tehnicii, cât și al personalului de specialitate. Într-un cuvânt, de la sistemele de telecomunicații sol-sol (deja rutinatul sistem STAR) la cele de comunicare sol-aer-sol (sistemul ABOC), de la deja romanticul P-18 la noile „mingi" de tip FPS-117 și, sperăm noi, cât mai curând, sistemele GAP FILLER, de la rezolvarea unor probleme ce se doresc a fi depistate pe planuri întinse pe 2–3 mese la accesarea unor programe computerizate dedicate, de la stadiul de boboci în mânuirea computerelor la realizarea, în premieră, de programe destinate aparaturii de zbor, toate elementele marșează spre un singur ideal: comunicațiile și informatica din aviația militară să devină o definiție a modernismului, să se erijeze în baza perspectivei de comunicare. Indiferent sub ce formă se va realiza aceasta în viitorul apropiat.

Plutonier major
Sorin SĂFTOIU ■

RACHETELE BALISTICE – FACTOR DECISIV ÎN STABILIREA POLILOR DE PUTERE MONDIALI

Istoria rachetelor balistice nu datează de nici un veac, dar acestea au ajuns totuși să reprezinte o componentă importantă a războiului modern. Deși prima rachetă balistică a fost realizată în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, dezvoltarea acestora a luat avânt în perioada postbelică, astfel încât, la sfârșitul anilor '50 și începutul anilor '60, se considera că acestea vor înlocui în totalitate avioanele de luptă, fapt care a condus, în perioada respectivă, la abandonarea unor programe de avioane de luptă de avangardă.

În prezent, amenințarea atacurilor cu rachete balistice, cum ar fi SCUD, a fost evidentă începând cu Războiul din Golf din 1991. Se consideră că mai mult de 20 de state posedă în prezent rachete balistice. Întrucât unele dintre aceste țări dezvoltă, de asemenea, focoase chimice, nucleare și biologice, nevoia pentru o apărare eficientă împotriva rachetelor a crescut.

Consideraţii generale

O rachetă balistică urmează o traiectorie suborbitală, în scopul plasării unei încărcături de luptă (convenţională, nucleară, bacteriologică sau chimică) asupra unei ţinte prestabilite.

Racheta balistică este ghidată doar în prima parte a traiectoriei, când este şi propulsată de motoare rachetă, traiectoria ei ulterioară fiind guvernată de legile mecanicii orbitale şi ale balisticii. Unele rachete balistice pot executa manevre evazive de evitare a diferitelor mijloace anti-rachetă, acestea fiind denumite "cvasi-balistice".

Traiectoria unei rachete balistice se împarte în trei părţi: zbor propulsat (care poate dura de la câteva zeci de secunde, până la câteva minute, mai mare în cazul rachetelor cu mai multe trepte), zbor liber (cea mai mare parte a traiectoriei) şi reintrarea în atmosfera terestră, care se încheie cu impactul la ţintă.

Rachetele balistice pot fi lansate de pe lansatoare fixe (inclusiv din silozuri subterane) sau de pe lansatoare mobile, cum ar fi vehicule, avioane, nave sau submarine.

Pentru a acoperi o distanţă cât mai mare în cursul zborului liber, rachetele balistice sunt lansate de obicei pe o traiectorie suborbitală înaltă, în cazul rachetelor intercontinentale apogeul traiectoriei putând ajunge şi la 1.200 km.

În funcţie de raza lor de acţiune, rachetele balistice se împart în:

– rachete balistice tactice, utilizate la nivelul câmpului de luptă (BRBM sau TBM), cu rază scurtă de acţiune (SRBM);

– rachete balistice cu rază medie de acţiune (MRBM), care pot acoperi o distanţă între 1.000 şi 2.500 km;

– rachete balistice cu rază de acţiune intermediară (IRBM) sau cu rază mare de acţiune (LRBM), care pot acoperi o distanţă între 2.500 şi 5.500 km;

– rachete balistice intercontinentale (ICBM), cu raza de acţiune mai mare de 5.500 km.

Rachetele cu rază medie şi cele cu rază lungă de acţiune sunt, de obicei, purtătoare de focoase nucleare, deoarece încărcătura lor utilă este prea mică pentru a utiliza explozivi convenţionali în mod eficient. Majoritatea rachetelor lansate de pe submarine (SLBM) au în prezent rază de acţiune intercontinentală.

Prima rachetă balistică a fost realizată în Germania, în perioada celui de-al Doilea Război Mondial, fiind totodată şi prima care a fost utilizată operaţional.

După succesul obţinut cu primele două rachete din seria A (Aggregate), germanii Wernher von Braun şi Walter Riedel au testat în 1936 modelul A3, iar în 1937 au propus proiectul A-4, care a fost comandat în 1939. La nivelul anului 1941, centrul de cercetare al armatei germane de la Peenemünde deţinea tehnologiile necesare pentru racheta A-4, denumită ulterior V-2 (Vergeltungswaffe – armă de represalii), aceasta succedându-i bombei zburătoare V-1.

Arma de represalii V-2

Cea dintâi lansare încununată cu succes a unei rachete V-2 a avut loc în data de 3 octombrie 1942, iar prima utilizare operaţională a avut loc în data de 6 septembrie 1944, împotriva Parisului, urmată de primul atac asupra Londrei două zile mai târziu.

Deoarece sistemul de ghidare disponibil la acea vreme era departe de a fi precis, racheta nu putea fi utilizată contra ţintelor militare specifice şi a fost utilizată pentru a bombarda oraşele inamice, de unde şi denumirea de "armă de represalii".

Cu toate acestea, V-2 încorpora mai multe noutăţi în domeniul tehnologiei rachetelor. Astfel, motorul rachetă era de 17 ori mai puternic decât cele construite până atunci, iar V-2 putea zbura cu viteze de peste 5 ori mai mari decât viteza sunetului şi putea ataca ţinte situate la aproximativ 300 km de punctul de lansare.

Motorul funcţiona timp de 65 secunde de la lansare, iar la oprirea acestuia, racheta se afla la altitudinea de 80 km. V-2 dispunea de o încărcătură de luptă de 900 kg de Amatol şi avea o lungime de 14 m şi o greutate totală de 20.000 kg.

În prima fază, producţia rachetelor s-a desfăşurat în centrul de la Peenemünde, care

a fost însă scos din uz prin bombardamentul aliat denumit Operaţiunea Hydra, din noaptea de 17/18 august 1943, iar producţia a fost mutată sub control SS la Mittelbau-Dora, unde, între ianuarie 1944 şi mai 1945, au fost produse 6.048 de rachete cu preţul vieţii a 20.000 de specialişti aduşi aici pentru muncă forţată.

Iniţial, se avea în vedere lansarea rachetei din blocuri subterane, dar ulterior s-a ales soluţia lansatoarelor mobile. Un convoi de 30 de camioane era necesar pentru lansarea unei rachete. Aceasta era adusă de un Vidalwagen, i se monta încărcătura de luptă, după care era transferată pe un Meillerwagen şi era tractată la locul de lansare, unde era alimentată, ridicată în poziţie verticală şi lansată în interval de 90 minute. Echipajul putea părăsi locul într-un interval de 30 de minute după lansare. Astfel, aproximativ 10 rachete au fost lansate în fiecare zi.

V-2

Peste 3.200 de rachete au fost lansate asupra diferitelor localităţi din Franţa, Marea Britanie, Belgia şi Olanda, provocând moartea a peste 7.000 de oameni.

Ultimele două rachete, care au explodat în apropierea ţintelor, au fost lansate în data de 27 martie 1945.

De la V-2, la "Războiul Stelelor"

După terminarea războiului, o parte din rachete au fost capturate de aliaţi, care le-au testat până în 1952. SUA au preluat 300 de trenuri cu rachete V-2 şi componente şi 126 de specialişti, inclusiv pe Wernher von Braun şi pe Walter Dornberger, care au lucrat la reasamblarea rachetelor şi testarea lor la Fort Bliss, Texas.

O parte din rachete şi specialişti au căzut în mâinile sovieticilor. Iniţial, activitatea lor s-a desfăşurat pe teritoriul german, dar în 1946 au fost obligaţi să se mute la Kapustin Yar, în URSS, unde a fost realizată racheta R-1, o copie a V-2.

Astfel, rachetele balistice, mai ales cele dotate cu focoase nucleare, au constituit, în perioada Războiului Rece, unul din principalele mijloace de descurajare între cele două blocuri militare rivale, NATO şi Tratatul de la Varşovia. Evoluţia extrem de rapidă a importanţei rachetelor balistice în economia unui conflict a condus la semnarea unor tratate prin care s-a încercat limitarea numărului de rachete deţinute de fiecare superputere, SUA şi URSS.

Pentru contracararea ameninţării rachetelor balistice sovietice, în timpul administraţiei Reagan, a fost demarată iniţiativa de apărare strategică supranumită şi "Războiul Stelelor", un program în valoare de o mie de miliarde de dolari, menit să facă Occidentul invulnerabil în faţa unui atac cu rachete.

În prezent, deşi Războiul Rece s-a încheiat de mult şi arsenalul a fost în mod semnificativ redus, prezenţa rachetelor balistice constituie şi astăzi o ameninţare.

Întărirea apărării NATO împotriva atacurilor cu rachete

Sistemul de Apărare Activă Stratificată în Teatru împotriva Rachetelor Balistice va fi folosit de NATO pentru protecţia forţelor aliate dislocate în teren împotriva rachetelor balistice cu rază mică şi medie de acţiune şi va integra sistemele naţionale de apărare a teatrelor într-un singur sistem, dislocabil, în vederea asigurării apărării la altitudini mici şi înalte. Acesta va fi capabil să detecteze şi să intercepteze rachetele balistice care se apropie de obiectivele proprii, pe traiectoria de după lansare, pe timpul croazierei şi în fazele finale. Sistemul va deţine, de asemenea, o capabilitate împotriva avioanelor cu reacţie, rachetelor de croazieră şi aeronavelor fără pilot.

Totodată, Capabilitatea Avansată Patriot–III (PAC-3) a Armatei Statelor Unite şi Sistemul de Apărare Antiaeriană cu Extindere Medie (MEADS) americano-germano-italian vor forma „coloana vertebrală" a nivelurilor de apărare, împreună cu sistemul sol-aer Moyenne Portée (SAMP-T) franco-italian şi vor fi incluse în capabilitatea operaţională iniţială. Alte sisteme de apărare la altitudini înalte, cum ar fi Racheta Standard-3 americană, bazată pe mare, şi Zona

ARROW

de Apărare a Teatrului la Înaltă Altitudine (THAAD), vor fi adăugate la o dată ulterioară pentru atingerea capabilităţii operaţionale depline, programate în 2013.

Arhitectura pentru interconectarea acestor sisteme va fi asigurată de Sistemul Aerian de Comandă şi Control (ACCS) comun, Sistemul Automatizat de Informaţii al Comandamentelor Bi-strategice (Bi-SCAIS) şi un segment de comunicare, pe care NATO le dezvoltă în prezent pentru a furniza o capabilitate de management al luptei şi de comandă, control, comunicaţii şi informaţii (BMC3I). La un cost estimat de 700 milioane de euro, sistemul ar putea deveni unul dintre proiectele cu cea mai largă finanţare comună la nivelul Alianţei.

Totodată, NATO cooperează strâns cu Rusia, sub egida Consiliului NATO-Rusia, în vederea sprijinirii viitoarelor operaţii comune de apărare în teatre împotriva atacurilor cu rachete. În acest sens, se desfăşoară în prezent un studiu care vizează dezvoltarea unor concepţii de interoperabilitate între NATO şi Rusia.

Ing. Dănuţ VLAD ■

AIR FORCE MUSEUM, A HISTORY OF ROMANIAN WINGS

Located at 2-4, Fabrica de Glucoza Street in Bucharest, the Air Force Museum was established on 2nd March 1990 through a Romanian Government Ruling. A remarkable cultural establishment and landmark structure of the Air Forces, the museum has become a main attraction for a numerous enthusiastic public willing to learn about glorious traditions of the Romanian wings.

MUZEUL AVIAȚIEI A AJUNS LA MAJORAT

Scurt istoric

Localizat în strada Fabrica de Glucoză nr. 2–4, București, Muzeul Aviației a fost înființat în data de 2 martie 1990, printr-o Hotărâre a Guvernului României. Prestigioasă instituție de cultură și structură de referință a Forțelor Aeriene, muzeul a devenit, în scurt timp, un important punct de atracție pentru un numeros și larg public iubitor de cunoașterea glorioaselor tradiții ale aripilor românești.

Primul care a lansat ideea unui muzeu al aviației române a fost însuși marele istoric și om politic Nicolae Iorga. Apoi, după Primul Război Mondial, Liga Națională Aeronautică a făcut primele demersuri concrete, reușind să adune într-un punct muzeistic materialul de război capturat de armata română pe timpul ostilităților militare. După 1970, grație eforturilor generalilor Aurel Niculescu și Gheorghe Zărnescu, aflați, în acea vreme, la comanda aviației militare, la Boboc și Mediaș s-au pus bazele viitorului muzeu. Însă patrimoniul de profil a trecut, printr-un protocol, în zestrea actualului Muzeu Militar Național.

După evenimentele din decembrie 1989, procesul realizării Muzeului Aviației s-a accelerat. Guvernul a aprobat, la 2 martie 1990, înființarea instituției, specificându-se chiar posibila sa locație – Pavilionul „H", din incinta Parcului Herăstrău. Lucrurile însă au trenat, din motive birocratice, iar muzeul a funcționat, mai bine de un an, în corturi (!), în perimetrul Bazei 90 Transport Aerian. Abia după aceea Muzeul Aviației a primit un spațiu cât de cât corespunzător, pe

Aeroportul Băneasa, pentru ca, la începutul lui 1999 să se mute într-o locație de lângă aeroportul Otopeni. Începând cu data de 18 martie 2006, a fost inaugurată actuala locație a Muzeului Aviației.

Organizare și patrimoniu

Muzeul Aviației a fost înființat pentru cinstirea iluștrilor înaintași ai aripilor românești și pentru reîn tregirea în patrimoniul național a realizărilor de prestigiu din domeniul aeronautic. În acest scop, instituția a fost organizată potrivit legislației în vigoare și funcționează pe trei secții: **Istoria aeronauticii naționale și universale,** al cărei șef este **prof. univ. dr. Valeriu Avram,** renumit cercetător și istoriograf în domeniu; **Tehnica de forțe aeriene,** secție condusă de **ing. aeronave Andrada Lehr; Istoria rachetelor și a**

cercetării spaţiale, condusă de **căpitan-comandorul Mircea Ţiplea (la Mediaş).**

La nivelului anului 2008, zestrea muzeistică a instituţiei este formată dintr-un număr de 24 de colecţii şi 5 arhive documentare, cuprinzând în total peste 15.000 de titluri care au aparţinut pionierilor aeronauticii româneşti şi mondiale, peste 20.000 de volume de specialitate (în bibliotecă), precum şi un parc cu 62 de piese muzeistice – aeronave, piese de artilerie, rachete sol-aer, staţii de radiolocaţie.

Printre cele mai valoroase colecţii ale muzeului se numără cele dedicate lui **Aurel Vlaicu** (diploma de inginer obţinută la absolvirea Politehnicii din München, obiecte personale, documente, brevete, scrisori, caschetă militară, mască mortuară), **Henri Coandă** (colecţie unică în lume, cuprinzând 80 de colete doar în parte cercetate, primite de la Paris, diplome, pliante, fotografii, stenograme de la

şedinţele de lucru, insigne, manuscrise originale, scrisori, obiecte personale de vestimentaţie), **Smarandei Brăescu** (2.000 de fotografii originale), **Elie Carafoli, Henri August** (creator de aparate de zbor), **Petre Ivanovici** (pilot în vestita escadrilă „Dracii Roşii"), **Radu Manicatide, Francisc Galeno** (comandantul Grupului 5 Bombardament, din cel de-al Doilea Război Mondial, decorat cu cea mai înaltă distincţie de aviaţie – Ordinul „Virtutea Aeronautică" în grad de comandor), **Alexandru Marcu** (a zburat, printre primii piloţi români, avionul supersonic MiG-21) etc.

Activităţi specifice

Desigur, principala preocupare a personalului acestei instituţii o constituie căutarea, adunarea, clasificarea, expunerea şi conservarea de noi şi reprezentative piese de interes muzeistic. În acest sens, Muzeul Aviaţiei are mai multe protocoale de colaborare fie cu instituţii similare din alte ţări (SUA, Franţa, Polonia, Germania), fie cu instituţii de profil autohtone (Muzeul Olteniei, Muzeul de la Iaşi, Muzeul Banatului etc.). Muzeul colaborează, de asemenea, cu Academia Română, cu OSIM (peste 20 de activităţi cu tematică aviatică, în ultimii ani), cu Academia Forţelor Aeriene "Henri Coandă", cu ARPIA, cu Academia Civilă de Aviaţie, cu ROMATSA etc.

O altă direcţie importantă de acţiune o reprezintă popularizarea, prin diverse căi şi mijloace specifice, a glorioaselor tradiţii ale aeronauticii româneşti, a impresionantului patrimoniu din zestrea muzeului. Acest obiectiv se atinge, în primul rând, printr-o densă şi elaborată "ieşire în lume". Ceea ce înseamnă: ♦ expoziţii permanente şi ocazionale atât în ţară, cât şi în străinătate (Franţa, SUA); ♦ elaborarea unor lucrări şi cărţi de specialitate ("Istoria aeronauticii militare române 1910–1916", de prof. univ. dr. Valeriu Avram, "Contribuţii româneşti la dezvoltarea aeronauticii la începutul secolului XX", de comandor George Paul Sandachi şi Valeriu Avram, "Istoria aviaţiei reactive", de comandor George Paul Sandachi, "Generalul aviator ing. Gheorghe Negrescu", de prof. univ. dr. Valeriu Avram, "Traian Vuia şi avioanele sale profetice", de general-locotenent în retragere Iosif Rus şi comandor George Paul Sandachi etc.); ♦ acordarea de asistenţă de specialitate unor instituţii (Aeroportul Internaţional Henri Coandă; ROMATSA, Autoritatea Aeronautică Civilă Română); ♦ conducerea, în calitate de îndrumători ştiinţifici, a unor lucrări de licenţă la Facultatea de Istorie şi la Academia Civilă de Aviaţie (prof. univ. dr. Valeriu Avram); ♦ lucru nemijlocit şi calificat cu publicul vizitator (anual, Muzeul Aviaţiei este vizitat de elevi, studenţi, ziarişti, delegaţii militare străine etc.); ♦ colaborare strânsă cu mass-media militară şi civilă ("Observatorul Militar", "CER SENIN", Postul B1TV, Postul TVR Cultural, emisiunea Pro Patria a Armatei etc).

Căpitan Mircea BARAC ■

Amintire...

La începutul lunii iunie, a vizitat Muzeul Aviaţiei domnul Radu Apostol, fostul mecanic al locotenentului aviator erou Gheorghe Mociorniţă. La 21 aprilie 1945, la prânz, locotenentul Mociorniţă din Grupul 2 Vânătoare a fost doborât de artileria antiaeriană în timp ce mitralia o coloană germană pe frontul din Cehoslovacia.

Domnul Apostol ne-a lăsat această fotografie, făcută cu câteva minute înainte de ultima decolare a lui Mociorniţă. În imagine este domnia sa, purtând casca de zbor a lui Gheorghe Mociorniţă, la bordul avionului IAR 81 C nr. 426. Deşi astăzi are 85 de ani, îşi aminteşte foarte bine ultimele cuvinte pe care locotenentul erou i le-a adresat: ,,Puştiule, hai să-ţi fac o fotografie în carlingă! Se termină războiul, mergem acasă şi nu se ştie dacă ne mai vedem".

Sorin TURTURICĂ ■

CHEMARE, VOCAȚIE, TRADIȚIE

De multe ori am privit realitatea prin geamul de la fereastră cu gândurile rătăcind undeva în zare. Era un sentiment de neîmplinire, supărare, frustrare și chiar amăgire.

Copil fiind, îmi doream foarte mult să-l văd pe tata. De fiecare dată întârzia sau, o dată ajuns acasă, era foarte obosit și nu avea timp suficient să se joace cu mine atât de mult cât mi-aș fi dorit, iar apoi, în timp, să discutăm. Îl iubeam atât de mult pe tata, pentru că există, și-l simțeam un bun prieten, un sfătuitor, dar nu înțelegeam de ce trebuie să plece de acasă, de fiecare dată, așa devreme.

Anii au trecut. Am învățat că a venit vremea să depășesc limita copilăriei, iar liceul constituia ultima etapă din viața de adolescent. După aceea avea să înceapă necunoscutul, alegerea vieții, destinul pe care toți îl dorim a fi unul bun.

Mai târziu, l-am recunoscut pe același om, tata, l-am simțit ca și atunci, în copilăria mea, și, ca o chemare neverosimilă, greu de explicat, am hotărât că trebuie să ajung ca el, chiar dacă devenisem un alt adolescent. Am vorbit deschis, extrem de sincer, și am constatat cu plăcere că îmi doresc să accept aceeași stare: rigoarea unei exigențe puse pe șabloanele logicii, echilibrului, inteligenței, spiritului aventurier, în sensul curajului ce animă orice tânăr.

Iată ce am găsit! Răspunsul a fost cât se poate de elocvent – cariera militară.

Fiind absolventă a unui liceu de cultură generală, nu mi-am propus niciodată să devin un Rambo, nici nu se putea altfel, însă am decis să pornesc pe urmele dragi ale celui pe care îl așteptam acasă, cândva, cu atâta dor.

Acum, îmi strecor zilnic pașii prin acele locuri, parcurg aceleași alei ale aducerilor aminte ale tatălui meu, în aceeași instituție militară de învățământ superior pe care a absolvit-o cu două decenii în urmă, asemenea gândurilor mele de viitor, ale ispitei grele, dar frumoase pentru un posibil cadru militar care dorește să facă din profesia aleasă o adevărată pasiune.

Am ales normalitatea, așa cum speram că o pot cunoaște: oameni dintr-un aluat mai curat, mai bine frământat, ce oferă o altă calitate. Am ales, deliberat, disciplina militară, așa cum este ea scrisă, liber consimțită, înțelegând că libertatea este oarbă numai în măsura în care este neînțeleasă.

Am luptat mult să pot pricepe că puterea voinței, înțelegerea, răbdarea, rațiunea și înțelepciunea se regăsesc îmbinate mult mai elegant în viața militară. Nu știu ce reprezintă pentru alții, dar pentru mine eleganța înseamnă o stare calitativă a omului plin de distincții.

Tentațiile unei vieți studențești în sistemul firesc, normal, ar fi fost mai potrivite unei adolescente, dar alegerea era deja făcută. M-am îmbărbătat, mi-am format propriile concepții despre bine și rău, despre frustrări și limite, care m-au determinat, implicit, să accept greul.

Mult mai comod ar fi fost să știu că mămica sau bunica mă așteaptă, în fiecare zi, cu o masă delicioasă, că mă puteau răsfăța mereu, amăgind astfel trecerea timpului, însă aici am simțit puterea de a spune că deprinderile vieții militare se așază precum temelia și zidurile unei case trainice.

Credința în puterea voinței, a sufletului și spiritului dătător de viață este crezul meu de viață. De multe ori am meditat, și acum sunt convinsă că unica lege care guvernează universul, aceea a echilibrului celor două forțe, binele și răul, este singura coordonată ce menține viața și se regăsește întru totul și în viața ființei umane. Speranțele sunt mari, uneori oamenii, ca ființe supuse legilor universului, greșesc, dar am învățat că eșecul duce la progres, iar iertarea face parte din tot ce mi-a fost dat să trăiesc.

Așa cum am intuit, consider că armata este motivul aspirațiilor mele, insula mea de liniște, de dreptate și adevăr, care se regăsește în acest ocean, ale cărui țărmuri nu se văd, ci doar se intuiesc, dar ea, această insulă, există și ne ajută să ne sprijinim de-a lungul existenței noastre efemere.

Urmează însă confruntarea cu viața, cu necunoscutul, cu rigorile, luptele și jocurile acestuia, și numai în acest loc m-aș putea pregăti, aș putea să aflu câte ceva din tainele unei profesii militare, alese în mod necondiționat.

Acum, sunt pe deplin convinsă că am făcut cea mai bună alegere a vieții mele, aceea de a îmbrățișa cariera militară.

Student militar Alina–Mădălina ȚUCĂ ■

Dacă albastru

Daca ne naștem
Albastru,
Putem curge
În mare,
Cu trup unduind,
Cu pești argintii,
Cu picuri zglobii,
Udând cărărui verzui
Șoptind orișicui
Ar dori să ne-asculte,
Multe, chiar multe
Din ce am văzut,
Simțit,
Cunoscut?

Atunci poate
Dacă ne naștem
Verde,
Pădurea ne pierde
În frunze crestate,
În scorburi ciudate,
În vârf de arin
Și-n mugur de pin.
Povestind cu plopii
Cum trăiam ca stropii?

Și totuși
Dacă ne naștem
Albastru
Ne-am putea rătăci
Printre norii zglobii;
Sentimente stranii
Ne-ar năpădi,
Sub aripi argintii
Trecând cărări albăstrui
Șoptind orișicui
Ar dori să ne-asculte,
Multe, chiar multe
Din ce am văzut
Simțit,
Cunoscut?

Evelyne CROITORU

ICAR

în memoria av. Al. Șerbănescu

Ca brațele mamei te poartă
aripile păsării nemaivăzută.
Ești pruncul visării
dincolo de zare
unde îngeri asemenea ție
înfruntă zborul nemărginit.

Când în spate, dușmanii
privesc prin ochiul spart al armei,
veste cernită trimit iar,
clipa își cască orbita
și cerul se face pământ,
pământul devine fluid, în jur
flăcări mistuie și umbrele firii –
curcubeul este doar roșu.

Tu zbori mai departe, în urmă
rămân aripi sădite în glie.
Din ele vor naște alte păsări.

Sorin ARBĂNAȘ

MENS SANA IN CORPORE SANO

Campionatul militar de orientare

Lotul sportiv reprezentativ al Forţelor Aeriene a participat, în perioada 21–26.04.2008, la finala pe Ministerul Apărării a Campionatului militar de orientare, desfăşurată în garnizoana Baia Mare. Competiţia a fost deosebit de dificilă, datorită nivelului ridicat de performanţă impus de sportivii militari de la Corpurile 1 şi 4 Armată, orientarişti legitimaţi la cluburi sportive cu tradiţie, dar şi traseului foarte solicitant, tehnic, tactic şi, mai ales, fizic (diferenţă mare de nivel, condiţii meteo vitrege). După o luptă strânsă pentru locurile de pe podium, sportivii noştri au reuşit o performanţă frumoasă, clasarea pe locul al III-lea în clasamentul pe echipe.

Echipa Forţelor Aeriene a fost compusă din: **căpitan Augustin Iacob** (U.M. 01912 Feteşti), **maistru militar clasa a II-a Iosif Saroşi** (U.M. 01969 Câmpia Turzii), **maistru militar clasa a IV-a Ion Pupăză** (U.M. 01896 Bucureşti), **maistru militar clasa a V-a Dragoş Alexandru Checheriţă** (U.M. 01969 Câmpia Turzii), **maistru militar clasa a V-a Nicolae Tiutiu** (U.M. 01803 Feteşti), **maistru militar clasa a V-a Dragoş Alexandru Jipa** (U.M. 02208 Ghimpaţi), **caporal Daniel Bădicel** (U.M. 01881 Braşov).

Campionatul de pentatlon militar

În perioada 18–24.05.2008, lotul de pentatlon militar al Forţelor Aeriene a participat la finala pe Ministerul Apărării a Campionatului de pentatlon militar, desfăşurată în garnizoana Sibiu. Cu o echipă întinerită faţă de anul trecut, rod al selecţiilor executate în perioada dintre finale, dar şi al muncii de calitate depuse de către specialiştii de educaţie fizică de la Şcoala Militară de Maiştri şi Subofiţeri a Forţelor Aeriene de la Boboc, care a furnizat echipei mari tinere talente, am reuşit un rezultat deosebit, clasarea pe locul al III-lea în clasamentul pe echipe, cu un punctaj apropiat de primele două clasate, fapt care ne permite să fim optimişti pentru viitor.

Echipa Forţelor Aeriene a fost compusă din: **maior Ilie Scurtu** (U.M. 01835 Bucureşti), **căpitan Augustin Iacob** (U.M. 01912 Feteşti), **căpitan dr. Marius Mârzac** (U.M. 01829 Bucureşti), **maistru militar clasa a II-a Gabriel Petric** (U.M. 01969 Câmpia Turzii), **plutonier Virgil Otvoş** (U.M. 01895 Bucureşti), **maistru militar clasa a IV-a Ion Pupăză** (U.M. 01896 Bucureşti), **maistru militar clasa a V-a Dragoş Alexandru Checheriţă** (U.M. 01969 Câmpia Turzii), **maistru militar clasa a V-a Nicolae Tiutiu** (U.M. 01803 Feteşti), **maistru militar clasa a V-a Dragoş Alexandru Jipa** (U.M. nr. 02208 Ghimpaţi), **sergent Georgel Janet Stochici** (U.M. 01867 Mihai Bravu), **caporal Daniel Bădicel** (U.M. 01881 Braşov), **fruntaşii Eduard Radu** şi **Robert Radu** (U.M. 01877 Bucureşti).

Airline abbreviations

AA (American Airlines) –Always Awful

AI (Air India) – Allah Informed

ALITALIA – Always Late In Takeoff Always Late In Arrival, Air Line In Tokyo And Luggage In Amsterdam

CA (China Airlines) – Choose Another

CPA (Canadian Airl.Intl.) – Can't Promise Anything

DELTA – Departing Even Later Than Anticipated

EAL (Eastern) – Eastern's Always Late

JAT (Yugoslav Airlines) – Joke About Time

PA (Philippine Airways) – Please Avoid

PAL (Phil. Airlines) – Philippines Always Late

PIA (Pakistan Intl.Airl) – Please Inform Allah, Panic In Air, Perhaps I Arrive

SAHSA (Servicio Aero Honduras SA) – Stay At Home, Stay Alive

TAP (Portuguese Airl.) – Take Another Plane

TAROM – To Arrive Remains One Marvel

TWA (Transworld Airl.) – Travel Without Arrival

Poliţia Militară se pregăteşte

Sub coordonarea Biroului Poliţie Militară din cadrul Statului Major al Forţelor Aeriene s-a desfăşurat, la Baza 95 Aeriană de la Bacău, "Convocarea de pregătire de specialitate a comandanţilor subunităţilor de Poliţie Militară" din unităţile subordonate.

"Activitatea, care din acest an va deveni una cu o periodicitate sporită, era necesară pentru coordonarea tuturor subunităţilor de poliţie militară din subordinea S.M.F.A, în special datorită noilor concepte prezente în doctrina de apărare a Armatei României precum şi a nevoii de acoperire a efectelor restructurărilor din cadrul categoriei noastre de forţe.

În fond, s-au urmărit mai multe aspecte, dintre care am reţinut pe cele mai importante: ◆ informarea participanţilor asupra reglementărilor noi apărute în domeniu; ◆ aprofundarea procedurilor specifice de acţiune în diferite situaţii prin executarea unui exerciţiu demonstrativ complex, cu axare pe intervenţia în cazuri de ameninţare teroristă; ◆ realizarea schimbului de experienţă, datorită apariţiei unor elemente noi în cadrul activităţilor specifice poliţiei militare.

Plutonier major Sorin SĂFTOIU ■

Ritualul zborului

***Moto**: „Odată am zburat şi eu, odată,*
Dovadă n-am, dar îmi aduc aminte”
Cântec folk din anii ’70

Un spectacol aerian este un ritual fără pereche. Pregătită minuţios, sărbătoarea zborului vine să ridice cerului semn de mulţumire pentru acceptarea noastră în landul albastru de deasupra capului, să glorifice primul pas, dar şi ultima cucerire a omului “prin aer”, adunând sub aceeaşi cupolă tot ce a putut născoci mintea umană în materie de zbor într-o sută şi mai bine de ani, reunind lângă izvoare oameni cu însuşiri excepţionale şi pregătire ireproşabilă, dar mai ales pasionaţi. Răsplătindu-le pasiunea şi cultivându-le entuziasmul, spectacolele aeriene cheamă lumea aviatorilor la rampă, fac din piloţi “vioara întâi” într-o orchestră de gală şi sfinţesc izvoarele cu semne de recunoaştere. Zborul izvorăşte din simbol până la contopirea cu viaţa şi poate părea joc până la confundarea cu realitatea. În fapt, este o sărbătoare a spiritului. Spectacolele aeriene fascinează, înnobilează şi înalţă.

Pentru o zi ori două, spectacolele aeriene însufleţesc pământul şi dau aripi gândului uman care, franjurat de milioane de alte gânduri, visează real la zborul viitor. Îl construiesc în minte şi speră să-l înfăptuiască. Peisajul celest al unui aerodrom, înţesat cu tot ce a putut crea omul în materie de aeronautică până astăzi, este un complex “dispozitiv” de sustentaţie a sentimentelor, a acelei afectivităţi profunde care cheamă tinerii, maturii şi vârstnicii lângă zbor, care face să izvorască în primii dintre ei şuvoiul unei pasiuni ponderate care, în preajma cerului, capătă o amprentă puternică şi inconfundabilă a bucuriei, ineditului, optimismului, curajului şi seriozităţii, toate adunate sub un “dar” de frumos. Spectacolele aeriene sondează în oamenii tineri după acel filon limpede şi abundent care motivează, potenţând complex şi exact dorul de cer zidit în profesie. Profesia aerului. Zborul avioanelor ca mers de fiecare zi.

Acolo, pe pământul îmbălsămat de istorie al insulei, undeva aproape de Roma, aveam să mă conving, încă o dată, de adevărul înfierat pe trupul timpului, botezat de legende, rânduit de Dumnezeu şi certificat de viaţă: zborul ţine oamenii aproape. Îi uneşte sub trena unui ideal şi îi recompensează cu fulgurante bucurii. Puţine. Destule însă pentru a gândi cald la următoarea decolare.

Întorcându-te la izvoarele zborului şi apoi “curgând” cu el până în zilele noastre, ostoindu-ţi setea la fântâna din spectacolele aeriene întoarse cerului ca ecou, vei înţelege că Dumnezeu a lăsat omul să urce pe cer şi să zboare pentru că era nevoie ca, în austeritatea, banalul şi indiferenţa mersului biped, să răsară grav saltul în necunoscut, să se zidească trainică şi nu lipsită de sacrificii filosofia unui alt fel de mers, a muncii migăloase şi a minţii treze, a continuităţii în faptă şi a responsabilităţii, unde plonjarea în necunoscut nu mai seamănă a aventură, ci devine tot mai mult cunoaştere profundă şi semn de coborâre a imposibilului în posibil.

Altfel spus, zborul ca zbor şi gândul ca faptă, dincolo de aura-i ireală, prin sărbătorile aeriene, capătă **forma vie de respect al pământului pentru cer**, care din ţărâna călcată sub picioare urcă sus ca pulbere de aer, purtând paşii umbletului uman tot mai aproape de soare, în acea dimensiune verticală a spaţiului de înălţare către frumos, dezmorţind spiritul şi înlesnind apropierea de neînţeles, evadând dintre reperele fixe ale unei “geometrii” a obiectelor, în alte dimensiuni, fluide, de limpezime şi culoare. De asta zborul te cheamă, te linişteşte şi te incită în acelaşi timp, însă te îndeamnă să vezi, să visezi şi să aspiri, pentru ca într-o bună zi să încerci. Rosturile majore ale sărbătorilor aeriene zac în însăşi spiritul uman: priveşte în tine!

***Comandor (r)* ■**
Dumitru BERBUNSCHI

AIR DEFENCE TERMINOLOGY

HAWK XXI Surface-To-Air Missile System / *Sistemul de rachete sol-aer* HAWK XXI

3D Acquisition Radar (including IFF) / *Radar de descoperire tridimensional (include IFF)*

Fire Distribution Centre / *Centru de distribuţie a focului*

Continue Wawe Acquisition Radar / *Radar de descoperire cu undă continuă*

High Power Ilumination Radar / *Radar de iluminare de mare putere*

Surface-to-Air Missile / *Rachetă sol-aer*

Launcher / *Lansator*

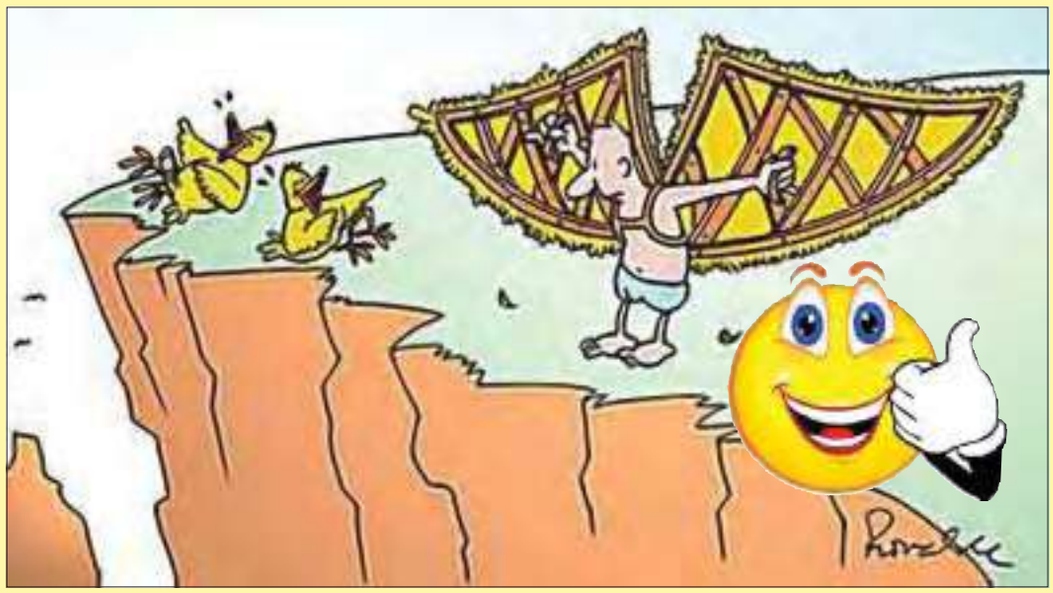
Power generator / *Generator electric*

Power generator / *Generator electric*

Missile pallet / *Palet cu rachete*

***Rubrică realizată de locotenent-colonel Iulian MĂCREANU* ■**

Ground Base Air Defence System



1– Prințul George Valentin Bibescu în fața balonului România (achiziționat din Franța) înainte de decolare
2 – Traian Vuia și aparatul Vuia nr. 1 în anul 1906, pe câmpul de la Montesson
3 – Traian Vuia și aparatul Vuia nr. 2
4 – Comisia de recepție a aparatului Vlaicu nr. 1, primul avion construit în România și al Armatei Române
5 – Aurel Vlaicu și aparatul Vlaicu nr. 2, cu care a câștigat mai multe premii la concursul internațional de la Aspern, în iunie 1912
6 – Aparatul cu reacție Coandă 1910, primul aparat aeroreactiv din lume
7 – Farman III, principalul avion al Școlii de aviație de la Chitila înființată în 1910
8 – Locotenent Stelian Boiangiu, sublocotenent Ștefan Protopopescu, sublocotenent Nicolae Drutu, sublocotenent Gheorghe Negrescu – primii aspiranți la calitatea de piloți ai Armatei Române (numai Protopopescu și Negrescu au devenit piloți)
9 – Principele George Valentin Bibescu în fața aparatului Blériot, în timpul unor manevre militare
10 – Elevii și instructorii Școlii Ligii Naționale Aeriene de la Băneasa – 1912
11 – Avioane Farman la Școala Militară de la Cotroceni, înființată în anul 1912
12 – Avion Bristol–Coandă TB8, la Salonul aeronautic de la Paris, 1913
13 – Tun antiaerian cu tragere înceată, calibru 75 mm, model 1891, adaptat în anul 1916 pentru trageri antiaeriene, sistem "Negrei"
14 – Aspecte de supraveghere a spațiului aerian de către artileria antiaeriană în timpul Primului Război Mondial. În context, mitralieră antiaeriană pregătită pentru tragere
15 – Proiector folosit de apărarea antiaeriană la Onești, 1917
16 – Mitralieră antiaeriană pe frontul de la Mărășești, în timpul Primului Război Mondial
17 – Avion de vânătoare Nieuport 11 aflat în dotarea Aviației Militare Române la sfârșitul anului 1916
18 – Viitori miniștri: Grigore Gafencu (ministrul de externe) – observator, și Radu Irimescu (ministrul aerului) – pilot, la bordul avionului de recunoaștere Farman 40, în timpul Primului Război Mondial
19 – Regele Ferdinand I inspectând unitatea de aviație dislocată operativ pe aerodromul de la Botoșani (1918)
20 – Balon captiv tip Caquot, pe frontul de la Mărășești în anul 1917
21 – Alături de unul din camarazi, căpitanul aviator Mircea Zorileanu, pilot în Escadrila F-2, aparținând Grupului 1 Aeronautic Bacău, pe aerodromul de la Gârbovanul, în anul 1917
22 – Avion bimotor de recunoaștere îndepărtată și bombardament, tip CAUDRON G-4, pe frontul de la Mărășești în anul 1917
23 – Avion Breguet 14 de bombardament, la începutul anilor ă20
24 – Centrul de Instrucție al Aviației de la Tecuci, înființat la data de 17 iunie 1920
25 – Fabrica IAR Brașov, inaugurată în anul 1927
26 – Avion Morane-Saulnier 35 – primul avion fabricat la uzinele IAR Brașov
27 – George Fernic, inventatorul ampenajului "canard" la avion (în avionul construit de el)
28 – Imagine aeriană în perioada interbelică
29 – Aparat de reperat sunete folosit de artileria antiaeriană în perioada interbelică
30 – Tun antiaerian Hotchkiss, calibru 25 mm
31 – Artileriști antiaerieni în perioada interbelică
32 – Ofițerul inventator Ion Bungescu și aparatul central de conducere a focului artileriei antiaeriene model "Bungescu 1938"
33 – IAR-80 – principalul avion de vânătoare al României în timpul celui de-al Doilea Război Mondial
34 – Me-109 – avion de vânătoare din înzestrarea Forțelor Aeriene Române în prima parte a celui de-al Doilea Război Mondial
35 – Savoia Marchetti-79 – avion de bombardament din dotarea aviației române în cel de-al Doilea Război Mondial
36 – Heinkel 111 – avion de bombardament în dotarea aviației române în cel de-al Doilea Război Mondial
37 – Tunul antiaerian Rheinmetall calibru 37 mm, în dotarea artileriei antiaeriene române după anul 1939
38 – Baterie de artilerie antiaeriană în timpul celui de-al Doilea Război Mondial
39 – Proiector folosit de artileria antiaeriană în cel de-al Doilea Război Mondial
40 – Generalul de escadră aeriană Emanoil Ionescu inspectează o subunitate de artilerie antiaeriană în timpul celui de-al Doilea Război Mondial
41 – Junkers 88 – avion bimotor de bombardament în dotarea Grupului 5 Bombardament, începând cu 1943
42 – Avion de asalt Henschel 129 din dotarea Grupului 8 Asalt
43 – Avionul de observație IAR-39, în timpul celui de-al Doilea Război Mondial
44 – Avionul românesc de bombardament în picaj IAR-81 a acționat pe Frontul de Est între anii 1941–1944
45 – Junkers 52, avion de transport folosit în timpul celui de-al Doilea Război Mondial
46 – Würtzburg – stație de radiolocație folosită pentru apărarea aeriană a teritoriului național în cel de-al Doilea Război Mondial
47 – IAK-17 – primul avion de școală și antrenament cu reacție. A precedat etapa trecerii piloților români pe avioanele de luptă reactive IAK-23
48 – Locotenentul Ion Clenciu în cabina avionului IAK-23, primul avion de luptă cu reacție din dotarea Forțelor Aeriene Române
49 – MiG-15, avion de vânătoare intrat în dotarea Forțelor Aeriene Române în 1952
50 – IL-28 – avion de recunoaștere îndepărtată și bombardament, intrat în dotarea aviației române în 1954
51 – MiG-15 – dublă comandă în zbor de instrucție, intrat în dotare în 1952
52 – MiG-17 PF (varianta cu radiolocație de bord) pe aerodromul Otopeni – intrat în dotare în 1955
53 – IAK-11 – avion de școală faza a II-a, folosit în anii '60
54 – MiG-19 P – primul avion de luptă din Forțele Aeriene Române ce putea trece pragul vitezei supersonice
55 – IAR-813 – avion de școală pentru piloții aviației civile
56 – Elicopter Mi-4 – primul elicopter din dotarea Forțelor Aeriene Române intrat în dotare în 1952
57 – MiG-21, intrat în dotare în 1962
58 – IAR – 93, avion construit la Bacău începând cu anul 1974
59 – MiG-23
60 – Avioane MiG-23 și MiG-29
61 – În centrul imaginii, cabina emisie-recepție a complexului de rachete sol-aer S 75-M3 VOLHOV
62 – Aspect de la încărcarea rachetei pe rampa de lansare
63 – Lansarea unei rachete sol-aer
64 – Tragere cu tunul antiaerian calibru 100 mm
65 – Aspecte de la antrenamentul unei grupe din cadrul bateriei lansare (VOLHOV)
66 – Tragere cu tunul antiaerian calibru 57 mm
67 – Stații de radiolocație: PRV 13; P37
68 – Complexul de rachete sol-aer HAWK (instalația de lansare)
69 – Vedere din cabina unui IAR-330 SOCAT în zbor
70 – IAR-330 SOCAT în misiune
71 – IAR-99 ȘOIM – zbor de antrenament
72 – Vedere de la spectacolul aerian RoIAS 2006
73 – Stația de radiolocație FPS-117
74 – Controlor de trafic aerian în turnul de control
75 – Radarul FPS-117, varianta mobilă
76 – Radarul GAP FILLER
77 – Exercițiu de antrenament în comun româno-britanic
78 – MiG 21 LanceR – misiune de Poliție Aeriană în Țările Baltice
79 – Detașamentul Baltica 2007 – vizita unor elevi lituaniei
80 – C-130 Hercules pe aeroportul din KABUL
81 – IAR-330 PUMA în timpul unui exercițiu SAR (search and rescue)
82 – IAR-330 SOCAT
83 – MiG-21 LanceR
84 – Piloți români și americani au asigurat securitatea spațiului aerian în timpul summitului NATO de la București
85 – MiG-21 LanceR și Tornado – exercițiu comun româno-britanic
86 – Imagine aeriană din timpul unui exercițiu în comun româno-britanic
87 – IAR-99 ȘOIM – avion de școală și antrenament
88 – MiG -21 LanceR în start
89 – Aspect de lucru de la COAP – Comandamentul Operațional Aerian Principal
90 – Armurieri – echiparea aeronavei MiG-21 LanceR cu muniție inteligentă
91 – Exercițiu de salvare
92 – Specialiști EOD aparținând Forțelor Aeriene Române
93 – Elevi ai Școlii Militare de Maiștri și Subofițeri pentru Forțele Aeriene
94 – Promoție de ofițeri în momentul absolvirii Academiei Forțelor Aeriene
95 – Studenți ai Academiei Forțelor Aeriene – la zbor
96 – Oră de studiu la IAK-52
97 – 22 mai 1981 – echipajul misiunii Soiuz 40, format din locotenentul-major ing. Dorin Dumitru Prunariu și colonelul Leonid Popov. Bucuria aterizării cu succes pe Pământ, după o misiune cosmică ce a durat 7 zile, 20 de ore și 42 de minute
98 – Aeronavă aparținând Forțelor Aeriene Române, în sprijinul populației sinistrate în urma inundațiilor
99 – BALTICA 2007 – momentul rotirii detașamentului
100 – Pista unei baze aeriene modernizată conform programului GHIDUL

EXPLICATII foto

CER SENIN
ROMÂNIA – ÎN NATO!
VIAŢA ÎNTRE
ZIUA AVIAŢIEI ROMÂNE
LA "AIR MEET – 2004" EGALI ÎN LUPTĂ CU ALIAŢII DIN NATO
AERONAVA AWACS demonstrează în România
ZIUA FORŢELOR AERIENE
10 ANI
ALTHEA
CER SENIN
CER SENIN
CER SENIN

FORȚELE AERIENE ROMÂNE
www.roaf.ro